LALE DEVRİNDE SAVAŞ

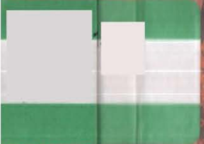
Serdar Genç

Lale Devrinde Savaş

İran Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik



Kitap YAYINEVİ



KİTAP YAYINEVİ - [illegible]
TARİH VE COĞRAFYA DİZİSİ [illegible]

[illegible] DEVRİNDE SAVAŞ: İRAN SEFERLERİNİN ORGANİZASYON VE LOJİSTİK / SERDAR GENÇ

DÜZELTİ
FEVZİ GÖLOĞLU

KİTAP TASARIMI
YETKİN BAŞARIR

KAPAK
DİLEK ÇETİNKAYA

TASARIM DANIŞMANLIĞI
BEK

KAPAK MİNYATÜRÜ,
LEVNİ, KEBİR MUSAVVER SİLSİLENAME, TSM

GRAFİK UYGULAMA VE BASKI
MAS MATBAACILIK A.Ş.
KÂĞITHANE BİNASI
HAMİDİYE MAHALLESİ, SOĞUKSU CADDESİ NO. 3
34408 KÂĞITHANE-İSTANBUL
SERTİFİKA NO: 12055
T: (0212) 294 10 10 F: (0212) 294 90 80
E: INFO@MASMAT.COM.TR

1. BASIM
EKİM 2013

ISBN 978-605-105-119-2

YAYIN YÖNETMENİ
ÇAĞATAY ANADOL

KİTAP YAYINEVİ LTD.
KÂĞIT HANE BİNASI
HAMİDİYE MAHALLESİ, SOĞUKSU CADDESİ NO. 3/1-A
34408 KAĞITHANE İSTANBUL
SERTİFİKA NO. 12348
T: 212 294 65 55 F: 212 294 65 56
E: kitap@kitapyayinevi.com
W: www.kitapyayinevi.com

Lale Devrinde Savaş

İran Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik

Serdar Genç



Kitap Yayınevi

İÇİNDEKİLER

Önsöz

Osmanlı tarihi çalışmaları içinde sefer organizasyonu ile ilgili çalışmalar son zamanlarda artmaya başlamıştır. Bu alanda ilk çalışma yapanlar Rhoads Murphey ve Caroline Finkel'dir. Ardından Ömer İşbilir, M. Yaşar Ertaş, Hakan Yıldız, Mehmet İnbaşı ve Tahir Sevinç'in Osmanlı Devleti'nin 17. ve 18. yüzyıllarda doğu ve batı yönlü seferleriyle ilgili çalışmaları gelmektedir.

Bunlar arasında Murphey ve İşbilir'in çalışmalarında 17. yüzyılda doğuya yapılan seferlerde organizasyon ve lojistik meselesi ele alınmıştır. 18. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin doğu seferlerinde (Safevî) organizasyon ve lojistik konusunda yapılmış bir çalışma olmaması nedeniyle Lale Devrindeki İran seferlerini kapsayan bu kitap ile alana katkı sağlamak amaçlanmıştır.

Kitap beş bölümden oluşmaktadır. Giriş kısmında savaş öncesinde Osmanlı İmparatorluğu, Safevîler ve Rusya hakkında bilgi verilmekte olup sonrasında Osmanlı Devleti'nin harekâtı ele alınmıştır. Birinci bölümde sefer sırasında sürdürülen ulaşım faaliyetleri üzerine odaklanılmıştır. Bu doğrultuda; ulaşımın sağlanmasında karşılaşılan problemler, seferin yönü, mevsim şartları ve beşeri unsurların sürece olan etkileri üzerinde durularak diğer sefer çalışmalarından farklı bir tablo çizilmeye çalışılmıştır. İkinci bölümde ordunun iaşesinin sağlanması başlığı altında ekmek, et, pirinç, bulgur gibi gıda maddelerinin temin ve dağıtım süreci irdelenmiştir. Devamında ordudaki askerlerin ve hayvanların beslenmesinde hayati bir yere sahip olan zahirenin satın alındığı yerler, bu süreçte görevli-üretici/reaya ilişkileri ve zahire fiyatlarına odaklanılmıştır. Üçüncü bölümde, seferde kullanılan silahlar ile sefer mühimmatına değinilmiş ve Osmanlı Devleti'nin silah ve mühimmat imali ve bu sürecin taşraya olan etkisi incelenmiştir. Böylece savaşın cephe gerisine etkisi bir parça da olsa aydınlatılmaya çalışılmıştır. Dördüncü bölümde seferin askeri gücü ele alınmıştır. Sefere katılan birlikler ve bunların sayısının yanı sıra seferin insani yönünü ön plana çıkaran firarlar, hastalıklar ve kayıplar meselesi ortaya konulmuştur. Beşinci ve son bölümde seferin finansmanı ele alınmıştır. Burada

Osmanlı Devleti'nin sefer için yapmış olduğu çeşitli masraflar ile bunların toplam sefer masrafları içindeki oranlarına yer verilmiştir.

Bu kitabın hazırlanması esnasında öneri ve değerlendirmeleri ile katkılarını esirgemeyen kıymetli hocalarım Prof. Dr. Mustafa Çetin Varlık, Prof. Dr. Ahmet Şimşirgil ve Doç. Dr. Zübeyde Güneş Yağcı'ya çok teşekkür ederim. Ayrıca yardımlarını gördüğüm Prof. Dr. Şenol Çelik ve Doç. Dr. Erhan Afyoncu'ya, kitap ve tezlerini gönderme nezaketinde bulunan Prof. Dr. Ali Sinan Bilgili, Doç. Dr. Temel Öztürk, Doç. Dr. Songül Çolak ve Yrd. Doç. Dr. Fatih Ünal'a, haritaları hazırlayan arkadaşlarım Arş. Gör. Şevki Danacıoğlu ile Arş. Gör. Alper Uzun'a ve Kitap Yayınevi editörü Çağatay Anadol'a teşekkür ederim.

Elinizdeki bu kitabın tashihi için çaba sarf eden, eleştirileri ile bazı konuları yeniden değerlendirmemi sağlayan ve desteğiyle her daim yanımda olan sevgili eşim Füsun'a çok teşekkür ederim.

Serdar Genç
Balıkesir, 2013

Kısaltmalar

a.g.e.	Adı geçen eser
a.g.m.	Adı geçen makale
a.g.mad.	Adı geçen madde
a.g.t.	Adı geçen tez
bkz.	Bakınız
AŞS	Amasya Şer'iyye Sicili
BOA	Başbakanlık Osmanlı Arşivi
BŞS	Balıkesir Şer'iyye Sicili
C.	Cilt
C.AS.	Cevdet Askeriye
C.ML.	Cevdet Maliye
Çev.	Çeviren
DBŞM	Bab-ı Defteri Baş Muhasebe Kalemi
DİA	Diyanet İslam Ansiklopedisi
DMKF	Bab-ı Defteri Mevkufat Kalemi
Ed.	Editör
EŞS	Edremit Şer'iyye Sicili
EI^2	The Encyclopaedia of Islam
GŞS	Gaziantep Şer'iyye Sicili
H.	Hicri
Haz.	Hazırlayan
HŞS	Harput Şer'iyye Sicili
İA	Milli Eğitim Bakanlığı İslam Ansiklopedisi
İ.E.AS.	İbnül Emin Askeriye
İ.E. BH.	İbnül Emin Bahriye
İ.E.DH.	İbnül Emin Dahiliye
İ.E.ML.	İbnül Emin Maliye
İÜ	İstanbul Üniversitesi
İFM	İktisat Fakültesi Mecmuası
İÜEF	İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi
İEFM	İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Mecmuası
İÜİF	İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi
KK	Kamil Kepeci Tasnifi Defterleri
M.	Miladi

MAD	Maliyeden Müdevver Defterleri
MEB	Milli Eğitim Bakanlığı
MSR.MHM	Mısır Mühimme Defteri
Nr.	Numara
OTAM	Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi
OTDTS	Osmanlı Tarihi Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü
s.	Sayfa
Sy.	Sayı
TSA	Topkapı Sarayı Arşivi
TŞS	Trabzon Şer'iyye Sicili
t.s.	tarihsiz
TTK	Türk Tarih Kurumu
TVYY	Tarih Vakfı Yurt Yayınları
vb.	ve benzeri
vr.	Varak
Yay.	Yayınları
YKY	Yapı Kredi Yayınları
M.	Muharrem
S.	Safer
RA.	Rebiyülevvel
R.	Rebiülâhir
CA.	Cemaziyelevvel
C.	Cemaziyelâhir
B.	Receb
Ş.	Şaban
N.	Ramazan
L.	Şevval
ZA.	Zilkade
Z.	Zilhicce

GİRİŞ

Osmanlı tahtında 18. yüzyıl başlarında III. Ahmed (1703-1730) bulunuyordu. Ahmed, 1703 Edirne Vak'asından sonra tahta çıkmıştır.[1] Bu dönemde dış siyaseti belirleyen en önemli etken şüphesiz ki 1683-1699 yılları arasında Kutsal İttifak ile yapılan savaşlar ve sonrasında imzalanan Karlofça Anlaşması olmuştur. Çünkü Osmanlı Devleti Karlofça ile kaybettiği toprakları ve itibarını yeniden kazanmak isteyecek ve bu anlayış devletin dış siyasetini şekillendirecektir.

Karlofça Anlaşmasından sonra Osmanlı Devleti 1700'de Rusya ile İstanbul Anlaşmasını imzalamış ve Azak Kalesi'ni Ruslara bırakmak zorunda kalmıştır. Böylece Osmanlı Devleti'nin 16. yüzyıldan beri süregelen Karadeniz hâkimiyeti sarsılmıştır. 1700'de imzalanan İstanbul Anlaşmasından sonra Rusya kuzeyde birtakım savaşlara girişmiş ve Lehistan meselesi dolayısıyla Osmanlıyı tehdit eder duruma gelmiştir. Bu sırada İsveç Kralı XII. Şarl Poltova'da Ruslara yenilmiş ve Lehistan Rusya'nın nüfuzuna girmiştir. Öte yandan İsveç Kralı Şarl bu yenilgiden sonra Osmanlı Devleti'ne sığınmıştır.[2] Bu gelişme karşısında Rus Çarı Petro İsveç kralının kendisine iadesini isterken aynı zamanda Balkanlar'daki Hıristiyan unsurları kışkırtmaya da başlamıştır. İşte böyle bir ortamda Osmanlı Devleti 1711'de Baltacı Mehmed Paşa komutasındaki bir orduyla Rusya'ya savaş açmıştır.[3] Savaşta Rus kuvvetlerine karşı üstünlük sağlayan Osmanlı Devleti ile Rusya arasında bir anlaşma yapılmıştır. Buna göre, Rusya'nın Karlofça Anlaşmasıyla elde ettiği imtiyazlar sona ermiştir. Böylece 1711 Prut Savaşı sonucunda Osmanlı Devleti Karadeniz'de yeniden egemenlik kurabilmiştir.

Osmanlı Devleti'nin bundan sonraki hedefi Karlofça Anlaşması ile Venedik'e bırakmak zorunda kaldığı Mora Yarımadası'nı geri almak olacaktır. Bu amaçla savaş açmak için uygun bir zaman kollamaya başlanmıştır.[4] Nihayetinde 1715'te Damat Ali Paşa ile Venedik'e savaş açıl-

1 Münir Aktepe, "III. Ahmed," *DİA*, II, İstanbul, 1989, s. 34-35. 1703 isyanı için ayrıca bkz. Rifa'at Ali Abou-El-Haj, *1703 İsyanı Osmanlı Siyasasının Yapısı*, (Çev. Çağdaş Sümer), 2011.

2 Enver Ziya Karal, "Ahmed III," *İA*, MEB, I, İstanbul, 1978, s. 165.

3 Münir Aktepe, "Baltacı Mehmed Paşa," *DİA*, V, İstanbul, 1992, s. 35-36.

4 Münir Aktepe, "III. Ahmed," *DİA*, II, İstanbul, 1989, s. 35.

mıştır.[5] Osmanlı Devleti karadan ve denizden yaptığı çıkarmalarla savaşta başarılı sonuçlar elde etmiştir. 1716'da Venedik, Habsburg İmparatorluğu ile ittifak yapmış ve böylece Habsburglar da savaşa dahil olmuştur.[6] Paşanın Korfu Adası üzerine hücumuna karşın Habsburg İmparatorluğu, Karlofça'nın ihlal edildiğini ileri sürerek Osmanlı Devleti'nin Dalmaçya kıyılarında ele geçirdiği yerleri geri vermesini istemiştir. Yapılan savaşta Osmanlı kuvvetleri Petervaradin'de yenilgiye uğramış ve 1718'de imzalanan Pasarofça Anlaşması ile Venedik Mora'yı Osmanlı Devleti'ne bırakmış ancak Arnavutluk ve Dalmaçya kıyılarındaki bazı müstahkem mevkiler Venedik'in elinde kalmıştır. Temeşvar, Belgrat ve Eflak'ın Oltu Irmağı'na kadar olan kısmı ise Avusturya'ya bırakılmıştır.[7]

1718'e kadar geçen süre zarfında Osmanlı Devleti Karlofça Anlaşmasının taraflarıyla savaşa girerek anlaşmanın getirdiği siyasal durumu lehine çevirmek için uğraş vermiştir. Rusya ve Venedik ile yaptığı savaşlar sonucunda kısmen bunu başarmışsa da Avusturya Harbi sonucunda durumun pek de değiştirilecek gibi olmadığını anlamıştır. Üstelik bu tarihten sonra Osmanlı hükümetinde değişiklik olmuş ve sadrazamlığa Nevşehirli Damat İbrahim Paşa getirilmiştir. Paşa görevi aldıktan sonra Avusturya ile barış anlaşması yaparak batıdaki bu savaşlara son vermiştir.

Osmanlı Devleti'nin doğu komşusu olan Safevî Devleti ise 1501'de Şah İsmail tarafından kurulmuş ve Azerbaycan'ı, doğu Kafkasya'yı, İran'ı, Horasan'ı, Afganistan'ı ve bir süre de Irak-ı Arab'ı kapsayan büyük bir imparatorluk haline gelmiştir.[8] 18. yüzyıl başlarında Safevî tahtında Şah Hüseyin bulunuyordu. Hüseyin, 1694'te babası Şah Süleyman'ın ölümünden sonra

5 Zinkeisen, Osmanlı Devleti'nin Rusya ile anlaşma yapmasından ve İsveç kralının ülkesine dönmesinden sonra batıya karşı gizliden bir hazırlık içinde olduğunu ancak bu hazırlıkların kimin için yapıldığına dair farklı görüşler bulunduğunu belirtir. Ayrıca Divanıhümayunda ve sarayda, şeyhülislam ve valide sultanın da içinde bulunduğu barış grubunun Venedik'le barışı bozmak için geçerli bir sebep olmadığını ve böyle bir karar sonucunda tüm Hıristiyan dünyasının bir araya geleceği yönünde görüş beyan ettiklerini buna karşın sadrazam Damad Ali Paşa ve beraberindeki savaş taraftarlarının ise buna itiraz ettiklerini dile getirmektedir. Bkz. Johann Wilhelm Zinkeisen, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, (Çev. Nilüfer Epçeli), V, İstanbul, 2011, s. 323-325.

6 13 Nisan 1716'da Avusturya ile Venedik arasında ittifak anlaşması imzalanmıştır. Birinci maddede bu anlaşmanın 20 Mart 1684 tarihli Haçlı İttifakı'nın yenilenme belgesi olacağı ve Osmanlı Devleti'nin Venedik topraklarına saldırarak Karlofça'yı ihlal etmiş olduğu ve bunun da savaşın gerekçesi olduğu vurgulanmıştır. Bkz. Zinkeisen, *a.g.e.*, V, s. 357.

7 Karal, "a.g.mad.," s. 166.

8 Tofiq Teyyuboğlu Mustafazade, "Safevî Hanedanı'nın Son Yılları," *Türkler*, (Ed. H. C. Güzel-K. Çiçek-S. Koca), VI, Ankara, 2002, s. 925.

tahta geçmiş ve 1722 yılına kadar tahtta kalmıştır. Şah Hüseyin'in ilk yılları ile ilgili olarak kaynaklarda ılımlı, sakin, iyi huylu ve bilgili bir hükümdar portresi çizilirken bu özellikleri dolayısıyla kendisine "Molla Hüseyin" denildiğine de vurgu yapılmaktadır.[9] Hatta Hüseyin'in hükümdar seçilmesi ile ilgili; babası Süleyman'ın ölümünden kısa bir süre önce etrafındaki ileri gelenlere kendisinden sonra barış ve sükûnet isterlerse oğlu Hüseyin'i, güçlü bir hükümdar ve geniş bir imparatorluk isterlerse oğlu Abbas'ı seçmelerini söylediği iddia edilmektedir.[10] Nihayetinde Hüseyin hükümdar olmuş ve bu dönemde harem ağaları, müctehitler ve ulema arasında devletin yönetimini kontrol altına almak için kıyasıya bir rekabet yaşanmıştır.[11]

Hüseyin'in saltanatının ilerleyen dönemlerinde devlet yönetiminde meydana gelen bozukluklar, ağır vergiler ve yöneticilerin halka baskıları artmıştır. Bunun yanında Şii ulemanın da etkisiyle ülkede Şii olmayanlara karşı dini ayrımcılık siyaseti uygulanmış ve bundan en fazla ülke içindeki Sünni nüfus zarar görmüştür. Bu nedenle de Sünni nüfusun yoğun olarak yaşadığı Afganistan ve Şirvan'da ayaklanmalar meydana gelmiştir.[12]

Daha 1700'lü yılların başında Tebriz, Şirvan ve Car'da birtakım isyanlar çıkmış ve bu isyanlar 1722 yılına kadar aralıklarla devam etmiştir. Bunlar arasında en dikkat çekici iki isyandan ilki nüfusunun büyük bir kısmı Sünni olan Şirvan'da meydana gelmiştir. İsyanın liderliğini yapan Hacı Davut Şirvan'ın merkezi Şemahi'yi ele geçirmiş ve bu süreçte Şemahi'de bulunan Rus tüccarları Lezgiler tarafından gasp edilmiştir.[13]

Bu dönemde Kandehar'da da birtakım olaylar meydana gelmiştir. Kandehar'da yaşayan ve Sünni olan Gılzaylar[14] bölgeye gönderilen vali-

9 L. Lochart, "Husayn," *EI²*, Vol: III, Leiden, 1986, s. 603; R. M. Savory, "Safawids," *EI²*, Vol: VIII, Leiden, 1995, s. 771; J.C. Clodius, *The Cronicles of a Traveller or A History of the Afghan Wars with Persia*, Londan, 1840, s. 14-15.

10 H.R. Roemer, "The Safavid Period," *The Cambridge History of Iran*, c. VI, Ed. Peter Jackson, 1986, s. 311.

11 Lochart, "a.g.mad.," s. 603; Roger Savory, *Iran Under the Safavids*, s. 238- 241; R. M. Savory, "Safawids," *EI²*, c. VIII, Leiden, 1995, s. 771.

12 Tofiq Mustafazadə, *XVIII. Yüzillik-XIX. Yüzilliyin Əvvallarinda Osmanlı-Azərbaycan Münasibatlaeri*, Bakı, 2002, s. 9-10; H.R. Roemer, "a.g.m," s. 314.

13 Tofiq Mustafazadə, *a.g.e.*, s. 10; Filiz Çeliker, *Tarih-i Mahsûs fi Beyân-ı Ahvâl-i Rus*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1997, s. 16.

14 Gılzay/Gılzeyler büyük bir Afgan aşireti olup Gazne civarında Host ile Vaziristan'a kadar olan bölgede yaşarlar. Büyük bir kısmı göçebe olan Gılzayların kökeni ile ilgili çeşitli görüşler mevcuttur. Şah Abbas zamanında Gılzaylar Zamindavar'da hâkimiyet ve nüfuzlarını genişletmişlerdir. 18. yüzyılda Mir Veys'in liderliğinde Safevîlere karşı başlattıkları isyan Mir Veys'in oğlu Mahmud döneminde devam etmiş ve Isfahan'ı 1722'de ele geçirmişlerdir. Bkz. M. Longworth Dames, "Gılzey," *İA*, IV, MEB, Eskişehir, 2001, s. 771-773.

lerin yönetiminden hoşnutsuzdu.[15] Bu sırada Gılzayların reisi olan Mir Veys İran şahına karşı isyan girişiminde bulunmuştur. Bunun üzerine Şah, Kandehar'a Gürcü Şahnavaz Han'ı vali tayin etmiş ve vali Kandehar'a vardığında bölgedeki halk üzerinde baskısını iyice artırmıştır. Sonrasında Şahnavaz Han, Mir Veys'i esir edip Şah Hüseyin'e teslim etmişse de Mir Veys bir süre sonra hükümdarın gözüne girmeyi başarmıştır.[16] Mir Veys'in, Petro'nun İran'ı işgal etmeye hazırlandığı ve Şahnavaz Han'ın da Petro'ya destek vereceği yönündeki propagandaları sonucunda Şah Hüseyin tedbir olarak Mir Veys'i Kandehar komutanı tayin etmiştir. 1709'da Isfahan'dan Kandehar'a geri dönen Mir Veys aynı yıl isyan etmiştir. İsyan sırasında valinin öldürülmesiyle Kandehar'da yönetim Afganların eline geçmiştir.[17]

1715'te Mir Veys'in ölümüyle yerine kardeşi Abdülaziz geçmiştir. Abdülaziz'in Safevî Devleti ile anlaşmak istemesi Sünni halk tarafından kabul görmemiş ve onların desteğiyle Mir Veys'in oğlu Mahmud, Kandehar'ın idaresini ele geçirmiştir. Bu sırada Herat civarındaki Abdâlî kabilesi de ayaklanmış ve Mahmud'a tabi olmuştur.[18] 1720 yılına gelindiğinde Mahmud, Safevîlere karşı harekete geçmiştir. Kısa süre içinde Kirman'ı ele geçirmiş ardından Gülnabad Savaşında Safevî ordusunu yenilgiye uğratmıştır. Mahmud 1722'de Isfahan'ı kuşatmıştır. Kuşatma sürerken Safevî Devleti'nde önce şehzade Muhammed sonra Safi Mirza veliaht tayin edilmişse de varlık gösterememeleri üzerine Tahmasb Mirza, Mayıs 1722'de bu göreve getirilmiştir. Tahmasb Mirza kuşatma devam ederken asker ve zahire toplamak için Haziran 1722'de gizlice Isfahan'dan ayrılmıştır.[19] Ancak Kızılbaş halkın Osmanlı'ya tabi Kürtlerin saldırılarından çekinmesi ve bu sırada Lezgilerin Şirvan'a saldırıları nedeniyle Tahmasb aradığı desteği bulamamıştır.[20] Bütün bu olaylar neticesinde Şah Hüseyin 1722'de Isfahan'ı ve tahtını Mahmud'a

15 Safevîlerin 1648'de Kandehar'ı Babürlülerden almasıyla bu bölge iki devlet arasında bir sorun teşkil etmiştir. Kandehar olaylarının Şah Hüseyin'in 1698'de Abdullah Han'ı buraya vali tayin etmesiyle başladığı belirtilir. Kandehar halkının vali ile ilgili şikâyetleri Şah tarafından dikkate alınmamıştır. Bu sırada Babürlü imparatorunun ikinci oğlu olan Şah Alem Kabil'e vali tayin edilir edilmez Kandehar'ı yeniden Babürlülere kazandırma amacıyla Kandehar'daki Gılzayları Safevî Devleti'ne karşı kışkırtmaya başlamıştır. Bkz. İlker Külbilge, *18. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı-İran Siyasi İlişkileri*, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İzmir, 2010, s. 89-90.

16 Ayrıntılar için bkz. Gülcan Sarıoğlu, *Yozefo Tiflisi'nin "Vâkı'ât-i Mir Veys ve Şâh Hüseyin" Adlı Eserinin Tahlil ve Transkribi*, Yüksek Lisans Tezi, Hatay, 2008, s. 32-35.

17 Külbilge, *a.g.t.*, s. 92-93.

18 Ahmet Taşağıl, "Hüseyin Mirza," *DİA*, XIX, İstanbul, 1999, s. 1.

19 Bekir Kütükoğlu, "Tahmasp II," *İA*, XI, İstanbul, 1979, s. 647-648.

20 *Târih-i İran (Dâstân zuhûr-ı Ağvâniyânî ve indihâm-ı binâ-yi devlet-i Şâhânî)*, Süleymaniye Kütüphanesi, Hacı Mahmud Efendi, nr. 4862, vr. 62b-63a.

bırakmak zorunda kalmıştır.[21] Bu gelişme ülkenin kargaşaya sürüklenmesine sebep olduğu gibi bölgede Osmanlı-Rus rekabetinin ortaya çıkmasına da zemin hazırlamıştır.

Bu dönemin bir diğer önemli aktörü olan Rusya'ya baktığımızda, iktidarda Çar Petro bulunmaktaydı. Petro, 1682-1725 yılları arasında hükümdarlık yapmış ve onun döneminde Rusya'nın sınırları Baltık Denizi'nden Hazar Denizi'ne kadar ulaşmıştır. Böylece Baltık'ta Rus donanması devriye gezer olmuştur.[22]

Petro döneminde Rus dış politikasını şekillendiren en önemli konu Rusya'nın denizlerle olan bağlantısını sağlamaktır. Bu amaç doğrultusunda Osmanlıya karşı Kutsal İttifak içinde yer alan Rusya, 1695'te Osmanlı Devleti'nin elinde bulunan Don Nehri kıyısındaki Azak[23] (Azov) Kalesi'ni ele geçirmek üzere bir sefer düzenlemiş ancak başarısız olmuştur. Fakat ertesi yıl kale Rusların eline geçmiştir. Böylece Karadeniz'in kilidi olan Azak'a hâkim olan Rusya, Karadeniz'e çıkmak için ilk adımını atmıştır. Çar Petro, Azak'tan sonra Kerç Boğazı'nı da ele geçirmek için Azak Denizi sahilinde bir üs inşa etmiş ise de[24] Kutsal İttifak devletlerinin 1699'da Karlofça Anlaşmasını imzalayarak savaşı bitirmeleri nedeniyle o da 1700'de Osmanlı Devleti ile İstanbul Anlaşmasını imzalamak zorunda kalmıştır.[25]

Rusya, bu tarihten sonra 1721'e kadar devam edecek olan Kuzey Savaşlarına girişmiştir.[26] Kuzey Savaşlarını Fransa'nın arabuluculuğuyla Niştat Anlaşması ile bitirdikten sonra yönünü güneye çevirmiştir. Bu anlaşmayla Rusya Baltık Denizi sahillerine ulaşmıştır.[27]

21 *Târih-i İran*, vr. 70a-72b.

22 Lindsey Hughes, "Petrine Russia," *A Companion to Russian History*, (Ed. Abbett Gleason), 2009, s. 166.

23 Rusların Azov İtalyanların Tana olarak adlandırdıkları Azak'ın adı ilk olarak 1306'da İtalyan haritalarında geçmektedir. 1332'de Venedikliler burada bir ticaret kolonisi kurmuşlardır. 1475'te Osmanlı Devleti'nin hâkim olduğu Azak, 1696'da Petro tarafından ele geçirilmiştir. 1711'de Prut Savaşı sonucunda Osmanlılara bırakılan kale 1736'da yine el değiştirmiştir. Bkz. Halil İnalcık, "Azak," *EI²*, c. I, Leiden, 1986, s. 808.

24 Akdes Nimet Kurat, *Rusya Tarihi*, TTK, Ankara, 1999, s. 253-254.

25 Osman Köse, "XVIII. Yüzyılda Osmanlı-Rus Münasebetleri," *Osmanlı*, I, Ankara, 1999, s. 538.

26 Bu savaşta Rusya, Lehistan ve Danimarka İsveç'e karşı birleşmiştir. Bu kapsamda 1700'de İsveç'e savaş ilan etmiştir. Bu savaş sürecinde, 1709'da, Poltova'da İsveç Kralı Karl Rus kuvvetlerine yenilmiş ve Osmanlı Devleti'ne sığınmak zorunda kalmıştır. Bu olay ve beraberinde Rusya'nın Savaşının kuzey sınırı için bir tehdit oluşturması göz önünde bulundurularak 1710'da Osmanlı Devleti Rusya'ya savaş açmıştır. 1711'deki Prut Savaşında Rusya Osmanlı ordusu tarafından yenilgiye uğratılmış ve 1713'te imzalanan anlaşmayla Rusya 1700 İstanbul Anlaşmasıyla elde ettiği kazanımları kaybetmiştir. Bkz. Caroline Finkel, *Rüyadan İmparatorluğa Osmanlı*, (Çev. Zülal Kılıç), İstanbul, 2007, 297-299.

27 Kurat, *a.g.e.*, s. 262.

1722-1725 yılları Safevi ülkesinde kargaşanın hâkim olduğu bir dönemdir. Bu dönemde bir taraftan Safevî Devleti'nin meşruiyeti tehlike altına girmişken diğer taraftan Osmanlılar ve Rusya'nın duruma müdahil olmaları, kargaşayı bitirmek bir yana İran'da uzun yıllar devam edecek bir savaşı başlatmıştır.

1722'de Mir Mahmud Isfahan'ı muhasaraya aldığında ülkedeki bu gelişmeler hem Rusya hem Osmanlılar tarafından dikkatle takip edilmiştir. Bu ortamda her iki devletin de konumlarına göz attığımızda Rusya, Baltık meselesini çözüme bağladıktan sonra politikasını güney Kafkasya ve Hazar kıyılarına doğru yönlendirmişti. Aslında bu plan tesadüfî olarak uygulamaya konmuş değildir. Çünkü Rusya 1711 Prut Savaşından sonra Karadeniz'deki Osmanlı egemenliğini kıramayacağını anlamıştır. Buna alternatif olarak bir taraftan Kuzey Savaşlarıyla Baltık Denizi'ne çıkmak için bir dizi savaşa girişmiş diğer taraftan da güney Kafkasya ve Hazar Denizi kıyılarını hâkimiyeti altına alarak Hindistan'a ulaşmak, İpek Yolunu ele geçirip yeni topraklar elde etmek ve Osmanlı yayılmasını etkisiz bırakmak istemiştir.[28] Bu noktada Ermeni ve Gürcülerin Rusya'yı güney Kafkasya'ya davetleri Rusya'nın elini daha da güçlendirmiştir. Çünkü bu Hıristiyan unsurlar Petro'nun bölgeye düzenleyeceği herhangi bir harekâtta her türlü askeri ve lojistik desteği vereceklerini açıkça ifade etmişlerdir.[29] Dolayısıyla henüz Isfahan Mir Mahmud tarafından kuşatmaya alınmamışken Rusya, bölge ile ilgili planlarını hayata geçirmek üzere girişimlere başlamıştır.

Nitekim 1713'te Şah Hüseyin'in Petro ile dostluk ve ticaret anlaşması yapmak istemesi Petro için bulunmaz bir fırsat olmuştur. Petro bu kapsamda Artemiya Volinskiy'i görünürde diplomatik bir görevle esasında ise Safevî ordusunun durumunu öğrendikten sonra İran şehirleriyle kaleleri ve Hazar'ı araştırıp bölgenin bir haritasını hazırlamak amacıyla 1715'te İran'a göndermiştir.[30] Ayrıca Volinskiy'nin görevleri arasında Osmanlılara karşı Safevîlerle ittifak sağlamak da vardı.[31] Volinskiy, 1717'de Şah Hüseyin tarafından kabul edilmiş ve aynı zamanda Başvezir Fethali Han'la da görüşerek iki ülke arasında ticaret anlaşması yapmayı başarmıştır.[32] 1720'de

28 Jeremy Black, *Savaş ve Dünya Askeri Güç ve Kıtaların Kaderi 1450-2000*, Ankara, 2009, s. 186-187.

29 Mustafazade Tevfik Teyyuboğlu, "XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Kafkaslarda Osmanlı-Rus İlişkileri," *Osmanlı*, I, Ankara, 1999, s. 562.

30 Fatih Ünal, *XVIII. Asır Türk-Rus Münasebetlerinde Neplüyev*, Ordu, 2010, s. 39.

31 Elena Andreeva, *Russia and Iran in the Great Game*, 2007, s. 13; Muriel Atkin, *Russia and Iran 1780-1828*, 1980, s. 4.

32 Yaqub M. Mahmudov-Kərim K. Şükürov, *Azərbaycan Beynəlxalq Münasibətlər və Diplomatiya Tarixi*, Bakı, 2009, s. 59.

ise Volinskiy Astrahan valisi tayin edilerek İran seferi için gerekli hazırlıkları yapması ve bölgedeki Hıristiyan unsurlarla işbirliğini sağlaması için görevlendirilmiştir.[33] Hatta bu gelişmeden bir yıl önce 1719'da Rusya, Hazar Denizi'nin doğal limanları ile sahillerini araştırmak üzere Fon Verden ile Soymonov isimli generalleri bölgeye göndermiştir.[34] Tüm bunlar Rusya'nın Hazar kıyılarına yerleşebilmek için gerekli hazırlıklara henüz Mahmud Isfahan'ı kuşatmadan önce başladığını göstermektedir.

Bu bağlamda uzun zamandır beklediği fırsatı yakalayan Petro, Isfahan kuşatma altındayken güney Kafkasya'yı ve tabii ki Hazar kıyılarını ele geçirmek için 1722 Haziranında hem karadan hem denizden Hazar sahiline doğru askeri harekâta başlamıştır.[35] Böylece Rusya hem sınırlarını genişletecek hem de kuzey Kafkasya'yı doğudan ve güneyden kuşatma altına alacaktı. Dolayısıyla Petro'nun Hazar'ı "Rus denizi" haline getirme hayali gerçekleşebilecekti.[36] Sefer için Petro'nun bahanesi ise Lezgilerin Rus tüccarlarını öldürüp mallarını yağmalamalarıydı.[37]

Petro bu harekât ile birden fazla hedefe ulaşmayı amaçlamıştır. Görünürdeki amacı Şemahi'deki isyan sırasında Rus tüccarlarını gasp eden Lezgileri ve liderleri Hacı Davud'u cezalandırmaktır. Fakat esas amacı Hazar sahilindeki Derbent, Şirvan ve Bakü'yü ele geçirmek ve Kür Nehri ağzında ticaret için büyük bir şehir inşa etmektir. Böylece hem Gürcistan meselesini yoluna koyacak hem de Astarabad vasıtasıyla Hindistan ile ticari ilişkiler kurabilecekti.[38]

33 Ünal, *a.g.e.*, s. 39.

34 Elçin Qarayev, F. İ. Soymonovun "Xəzər Dənizinin Və Orada Həyata Keçirilən Rusiya İşğallarının, İmperator Böyük Pyotrun Tarixinin Bir Hissəsi Kimi Təsviri" Adlı Səyahətnaməsi Azərbaycan Tarixinin Mənbəyi Kimi, Bakı, 2006; F. M. Əliyev, XVIII Əsrin Birinci Yarısında Azərbaycanda Ticarət, Bakı, 1964.

35 Rusya'nın harekâtı hem karadan hem de denizden olmuştur. Berkok'un ifadesine göre; Rusya bu sefer için 442 gemi ile 22.000 piyade ve 5.000 deniz askeri, karayoluyla hareket eden 9.000 Don ve Ukrayna Kazaklarından teşekkül olunan dragon hazırlamışlardır. Bkz. İsmail Berkok, *Tarihte Kafkasya*, İstanbul, 1958, s. 353. Gülüstani- İrəm'de de Petro'nun kara ve deniz birlikleri hakkında bilgi vermektedir. Burada 9.000 dragon, 20.000 Kazak, 30.000 Tatar ve 20.000 Kalmuk ile toplam 79.000 kişilik bir orduyu karadan Hazar kıyılarına gönderdiği kendisinin de 18 Temmuz'da 22.000 piyade ve 5.000 muzdurun bulunduğu 271 gemi ile denizden yola çıktığını ifade edilmektedir. Bkz. A. Bakıxanov, *Gülüstani- İrəm*, (Tercüme M. Əskerli), Bakı, 2000, s. 54.

36 Orhan Alizade, "18. Yüzyılın İlk Yarısında Rusya'nın Kafkasya'da İşgalcilik Politikası," *Akademik Bakış*, C. IV, Sy. 7, Kış 2010, s. 106.

37 Lezgiler Kafkasya'daki Müslüman halklardan olup Dağıstan'ın güneydoğusu ile Azerbaycan'ın kuzeydoğusunda yaşamaktadırlar. Lezgilerin tamamının Müslüman olması 15. yüzyılda Şirvan Şahı Halil'in bölgeyi fethiyle gerçekleşmiştir. Lezgiler, 1578'de Özdemiroğlu Osman Paşa ile yaptıkları bir anlaşma ile Osmanlı hâkimiyetini kabul etmiştir. Bkz. Davut Dursun, "Lezgiler," *DİA*, XXVII, Ankara, 2003, s. 169-170; R. Wixman, "Lezgh," *EI²*, V, Leiden, 1986, s. 729-30.

38 Bakıxanov, *a.g.e.*, s. 55.

Petro'nun Hazar kıyılarını işgal ederek Transkafkasya'da bulunan Hıristiyan unsurlara özgürlük kazandıracağını belirtmesi buradaki Ermeni ve Gürcüler tarafından memnuniyet verici bir gelişme olarak karşılanmış ve bunun için Gürcü prensi VI. Vakhtang komutasında Gürcü ve Ermenilerden 50 bin kişilik bir askeri destek kuvveti oluşturulmuştur.[39] Bu doğrultuda Rusya harekâta başlamış ve önce Rus deniz kuvvetleri 27 Temmuz 1722'de Agrahan'ı işgal etmiştir. Karadan harekâta başlayan Rus kuvvetleri ise İndirey'de mukavemetle karşılaşmışsa da bunu bertaraf ederek Agrahan'da denizyoluyla gelen kuvvetlerle birleşmişlerdir.[40] Böylece Astrahan'dan hareket ederek kısa süre içinde Derbent'e[41] ulaşmışlardır.[42]

1722 yılı ekim ayında Isfahan'ın düşmesinden sonra firari Tahmasb şahlığını ilan etmiştir. Bu arada kendisine müttefik bulmak amacıyla da Rusya ile temasa geçmek üzere İsmail Bey'i elçi olarak göndermiştir. Yapılan müzakereler sonucunda Eylül 1722'de bir anlaşma yapılmıştır. Bu anlaşmayla Rusya; Gürcistan ve Dağıstan taraflarına sahip olacak ve karşılığında ülkesini Afganlardan kurtarmak için Tahmasb'a askeri destek verecektir. Bu anlaşma çerçevesinde Petro; Kasım ayında Hazar Denizi'nin güneyindeki Reşt'e, 1723 Temmuzunda ise Bakü'ye[43] hâkim olmayı başarmıştır.[44]

Bütün bu gelişmeler Osmanlı Devleti tarafından dikkatle takip edilmiştir. Osmanlı Devleti, Rusya'nın Derbent'i ele geçirmesinden sonra Rusya'yı güney Kafkasya'dan çekilmediği takdirde harekâta başlamakla tehdit etmiştir.[45]

Bu bağlamda hemen Rusya'nın harekâtı öncesinde Osmanlı himayesini talep eden Lezgilere ilk etapta tatmin edici bir cevap verilmemişse de bu harekât sonrasında Lezgiler Osmanlı himayesine kabul edilmiş ve Hacı Davud da han tayin edilmiştir.[46] Rusların Lezgilerin Osmanlı himayesine alınmaması

39 Armen Aivazian, "The Secret Meeting of Armenians on Lim Island in 1722," *Iran and the Caucasus*, c. 5/2001, s. 85.

40 Berkok, *a.g.e.*, s. 353.

41 İran'ın içinde bulunduğu karışıklıktan istifade ederek Rus Çarı I. Petro 1722'de Derbend'i işgal etmiştir. Rusya ile Osmanlı Devleti arasında 12 Eylül 1723'te Petersburg'da imzalanan anlaşmayla Derbend, Bakü ve Hazar Denizi'nin güney kıyılarının büyük bir bölümü Rusya'ya bırakılmıştır. Bkz. Aliyev Salih Muhammedoğlu, "Derbend," *DİA*, IX, İstanbul, 1994, 164-166.

42 Jonas Hanway, *An Hicrorical Account of The British Trade over the Caspian Sea*, C.1, Londra, ty, s. 12. Orxan Əlizadə, *XVIII Əsrin Birinci Yarısında Osmanlı-Səfəvi Münasibətləri*, Bakı, 2009.

43 Petro, Hazar kıyısındaki yerleşim yerlerini ve Bakü'yü ele geçirdikten sonra buraya Ermenileri yerleştirmiş ancak bu siyaset başarıya ulaşmamıştır. Bakü jeopolitik öneme sahip bir şehir olup petrol, tuz ve safran gibi doğal kaynaklara sahiptir. Bkz. Merziye İskenderova, "Baku Hanlığı," (Çev. Sadık Sadıkov), *Türkler*, VII, (Ed. H.C. Güzel-K. Çiçek-S.Koca), Ankara, 2002, s. 44-56.

44 Stanford Shaw, "İranian Relations with the Ottoman Empire in the Eighteenth and Nineteenth Centuries," *The Cambridge History of İran*, c. 7, s. 297-313.

45 Bakıxanov, *a.g.e*, Teyyuboğlu, "a.g.m.", s. 562.

46 Ünal, *a.g.e.*, s. 41-45.

için sarf ettiği çaba sonuç vermemiştir.[47] İşte bu ortamda hem Şirvan'la ilgili bu gelişmeyi bildirmek hem de Rusya'nın tutumunu öğrenmek üzere Osmanlı hükümeti Çar Petro'ya Nişli Mehmed Ağa'yı elçi olarak göndermiştir.[48]

Yaşanan bu gelişmeler karşısında Osmanlı Devleti sınırlarını müdafaa hakkını kullanarak güney Kafkasya'da stratejik öneme sahip olan Tiflis Kalesi'ni ele geçirmek için hazırlıklara başlamış ve Erzurum Valisi İbrahim Paşa'yı[49] serasker tayin etmiştir. Burada vurgulanması gereken husus Osmanlı Devleti'nin Isfahan düşmeden önce herhangi bir harekâttan kaçınmış olmasıdır. Zira Osmanlı Devleti'nin öncelikle Tiflis üzerine harekât düzenlemesindeki amacı güney Kafkasya'daki Ermeni ve Gürcülerle işbirliği yapan ve Osmanlı sınırlarını tehdit eden Rusya'yı durdurmaktır.

1722 yılı sonlarından 1724 İstanbul Anlaşmasına kadar geçen sürede Osmanlılarla Rusya arasında birtakım diplomatik gelişmeler yaşanmıştır. Rusya adına görüşmeleri yürüten kişi İstanbul'da bulunan Rus elçisi Nepluyev'dir. Nepluyev bu süreçte birçok defa sadrazam İbrahim Paşa ile görüşmüştür.[50] Görüşmelerin bu denli uzun sürmesi her iki devletin de sıcak çatışmayı göze almamasından kaynaklanmıştır. Zira Rusya, Prut yenilgisinden sonra Osmanlı ile tekrar karşılaşmak istemezken Osmanlı da sonucu meçhul bir sürece sürüklenmek istememiştir. Fakat her iki taraf da tedbiri elden bırakmamış ve olası bir savaş için gizliden gizliye hazırlıklarını sürdürmüşlerdir.

Fransa'nın İstanbul'daki elçisi Bonnac, Kafkasya'da meydana gelebilecek olası bir savaşın önüne geçmek amacıyla birtakım diplomatik girişimlerde bulunmuştur. Bunun neticesinde Rusya, elçisi Nepluyev'i, Osmanlı Devleti ise Reisülküttab Mehmed Efendi ve Defter Emini El-Hac Mustafa'yı görüşmeler için görevlendirmiştir. Müzakereler sonucunda 24 Haziran 1724'te altı maddeden oluşan bir anlaşmaya varılmıştır.[51] Bu an-

47 Ünal, *a.g.e.*, s. 41-45.

48 Ayrıntılı bilgi için bkz. Aydın Mertayak, *Nişli Mehmed Ağa'nın Rusya Sefâreti ve Sefâretnâmesi (1722-1723)*, Yüksek Lisans Tezi, Gaziosmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tokat, 2005.

49 İbrahim Paşa (Damad-ı Şehriyârî); Kız Hüseyin Paşa'nın oğludur. Enderun'da yazıcı iken ilerleyerek Hazine-i Hümâyûn kethüdası olmuştur. 1704'te silahdar-ı şehriyârî olmuş ancak kısa bir süre sonra azledilmiştir. Şehrizor, Halep, Erzurum, Musul ve Diyarbekir valiliği görevlerinde bulunmuştur. 1715'te rütbesi kaldırılarak sürülmüşse de aynı yıl vezirliği geri verilip İnebahtı muhafızı olmuştur. İstanköy ve Ağrıboz muhafızlığı yapmıştır. 1722'de ikinci kez Erzurum valisi olan paşa 1722'de serasker tayin edilmiştir. Kötü hizmetten dolayı İçel mutasarrıflığına nakledilmiş ancak 1724'te yolda vefat etmiştir. II. Mustafa'nın kızı Emine Sultan'ın zevcidir. Bkz. Mehmed Süreyya, *Sicill-i Osmanî*, (Yay. Haz. Nuri Akbayar), (Aktaran: Seyit Ali Kahraman), III, TVYY, İstanbul, 1996, s. 778.

50 Nepluyev hakkında geniş bilgi için bkz. Fatih Ünal, *XVIII. Asır Türk-Rus Münasebetlerinde Neplüyev*, Ordu, 2010.

51 BOA, *Name-i Hümayun Defteri*, nr. VII, s. 78-89.

laşmayla Hazar kıyılarıyla Dağıstan ve Şirvan Rusya'ya bırakılırken Tebriz, Hoy, Çors, Merega, Urmiyye, Selmas, Gence, Karabağ, Nahcıvan, Revan, Hemedan, Kirmanşah, Erdelan Osmanlı Devleti'ne kalmıştır. Böylelikle Safevî ülkesinin büyük bir kısmı iki devlet arasında paylaşılmıştır.

Osmanlı Devleti'nin Harekâta Başlaması

Bu çerçevede H. 1134 Şaban/M. Mayıs-Haziran 1722'de serhat eyaletlerinde bulunan vezirlerden Bağdat Valisi Hasan Paşa'ya, Basra Valisi Ahmed Paşa'ya, Musul Valisi Mustafa Paşa'ya, Van Valisi Köprülüzâde Abdullah Paşa'ya, Erzurum Valisi İbrahim Paşa'ya ve Kars, Çıldır ile Şehrizor beylerine sefer için izin verilmiştir.[52] Ancak Bağdat Valisi Hasan Paşa merkeze yazdığı mektubunda, Mir Mahmud'un henüz Isfahan'ı ele geçirip geçirmediğinin tam olarak bilinmediğini ve bu durum kesinleşinceye kadar İran coğrafyasına herhangi bir hareketten kaçınılması gerektiğini belirtmiştir.[53] Bu istihbarat üzerine padişah sınırda bulunan vezir ve beylere emir göndererek kendisinden ikinci bir emir gelinceye kadar yerlerinde beklemelerini ve Acem diyarına girmemelerini istemiştir. Padişah, Isfahan düşmedikçe Safevî ülkesine herhangi bir müdahaleye rızasının bulunmadığını açıkça belirtmiştir.[54]

Osmanlı Devleti'nin serasker tayin ettiği Erzurum Valisi İbrahim Paşa, 17 Aralık 1722'de kendi kapı halkı ve Çıldır kuvvetleri ile birlikte Erzurum'dan Kars'a hareket etmiş ve 26 Aralık'ta Kars'a ulaşmıştır. Mevsim şartlarının sefer için elverişli olmaması nedeniyle Kars'ta kışlayan ordu 23 Mayıs 1723'te Tiflis[55] üzerine hareket etmiş, 19 Haziran'da da Tiflis önlerine ulaşmıştır.[56] Bu sırada Tiflis Muhammed Kulı Han idaresinde olup 23-24 Haziran 1723'te Osmanlı kuvvetlerince ele geçirilmiştir. Şehrin anahtarları 10 Temmuz 1723'te İstanbul'a ulaşmıştır.[57]

52 Küçük Çelebizâde İsmail Âsım, *Târih-i Çelebizâde Efendi*, İstanbul, 1282, s. 63. Kitabın ilk sayfasından önceki sayfada "Târih-i İsmail Âsım Efendi eş-şehir bi-Küçük Çelebizâde" olarak bir kayıt da mevcuttur.

53 Küçük Çelebizâde İsmail Âsım, s. 63.

54 BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 130, s. 392.

55 Tiflis Kalesi Kür Nehri kenarında kayalar üzerine inşa edilmiş iki kaleden meydana gelmektedir. Bkz. *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, (Haz. Y. Dağlı-S. A. Kahraman), 2. Kitap, YKY, İstanbul, 1999, s. 159.

56 BOA, *Maliyeden Müdevver* (MAD), nr. 1943, s. 5.

57 *Vekâyi'-i Nefis Ender-i Tiflis*, Süleymaniye Kütüphanesi, Esad Efendi, nr. 2435, Küçük Çelebizâde İsmail Âsım, s. 48, Ali Sinan Bilgili, "Osmanlı ve Safevî Hâkimiyetle-rinde Tiflis (XVIII. Yüzyıl)," *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, Sy.: 21, Güz, 2009, s. 30-31.

Öte yandan Bağdat Valisi Hasan Paşa[58] İstanbul'dan gönderilen emir ile serasker tayin edilmiş ve Kirmanşah[59] üzerine hareket etmiştir. Kaynakların belirttiğine göre paşanın kuvvetleri 68 bini bulmuştur.[60] Halkın aman dilemesiyle 17 Kasım 1723'te Kirmanşah teslim alınmıştır.[61] Sonrasında Erdelan civarına asker sevk edilmiş ve burası da itaatini bildirmiştir.[62] Böylece 1723 yılı sonuna gelindiğinde Tiflis ve Kirmanşah Osmanlı Devleti'nin eline geçmiştir.

Batı Azerbaycan'ın en önemli şehirlerinden Tebriz'in fethi için ise Van Valisi Köprülü Abdullah Paşa serasker tayin edilmiştir. Abdullah Paşa öncelikle Tebriz kuşatması esnasında olası yardımların önünü kesmek için 1724 mayısında Hoy[63] ve Çors kasabalarını ele geçirmiştir.[64] Buraların muhafazası için bir miktar kuvvet bırakarak emrindeki orduyla Tebriz üzerine yürümüştür. 1724 yılı ağustos başla-

58 Hasan Paşa (Eyüplü); Kara Mustafa Paşa'nın Enderûn ağası olup sarayda çakırcıbaşı ve mîralem görevlerinde bulunmuştur. Bosna, Halep, Rakka, Diyarbekir, Şehrizor ve Kastamonu valilikleri yapmıştır. En son 1704'te Bağdat valisi olmuş ve ölümüne kadar yaklaşık 20 yıl bu görevde kalmıştır. Osmanlı Devleti'nin Safevî harekâtında serasker tayin edilmiştir. Paşa, Kirmanşah'ı fethettikten sonra Şubat 1724'te vefat etmiştir. Bkz. S. H. Longrigg, "Hasan Pahsa," *EI²*, c. III, Leiden, 1986, s. 252; Feridun Emecen, "Hasan Paşa, Eyüplü," *DİA*, XVI, İstanbul, 1997, s. 336-337; Mehmed Süreyya, *a.g.e.*, II, s. 638.

59 Kirmanşah, batı İran'da bulunmakta olup Zağros Dağları'nın kuzeybatısında deniz seviyesinden 1320 m. yükseklikte olup Sasaniler devrinde kurulmuştur. Osmanlı-İran savaşları sürecinde şehir birçok defa el değiştirmiştir. Osmanlı-Safevî Savaşları Kirmanşah'ın önemini daha da artırmıştır. Safevîler için Kirmanşah bir hudut kalesi özelliğine sahip olmuş ve bu nedenle Safevîler şehri tahkim ederek İran'ın iç bölgelerini koruma altına almak istemişlerdir. 1630'da Mihribân zaferinden sonra Kirmanşah Osmanlıların eline geçmiştir. Hüsrev Paşa şehri tuğla surlarla tahkim etmiştir. Şehir, 1723'te Bağdat Valisi Hasan Paşa tarafından ele geçirilmiştir. Bkz. A. K. S. Lambton, "Kirmânshâh, *EI²*, c. V, Leiden, 1986, s. 167-171; Marcel Bazın, "Kirmanşah," *DİA*, XXVI, Ankara, 2002, s. 66-67; Ali Sinan Bilgili, *Osmanlı İran ve Azerbaycanı I*, Erzurum, 2004, s. 38-39.

60 Sefere katılanlar arasında Hasan Paşa'nın kendi kapı halkı, Şehrizor Beylerbeyi Abdurrahman Paşa, Kürdistan beyleri, Bağdat'ın muhafazasında bulunan yeniçeriler, cebeciler, topçular ile top arabacıları yer almıştır. Ayrıca yine serdengeçtiler ile Hasan Paşa'nın 200 bayrak levendat askeri ve 80 bayrak miri levendat askeri ile 1000 kadar piyade ve süvari sefere katılmıştır. Bkz. Küçük Çelebizâde İsmail Âsım, s. 79; Feridun Emecen, "Hasan Paşa, Eyüplü," *DİA*, XVI, İstanbul, 1997, s. 337.

61 Küçük Çelebizâde İsmail Âsım, s. 79.

62 Mustafa Öksüz, *Şem'dânîzâde Fındıklılı Süleyman Efendi'nin Mür'i't- Tevârîh Adlı Eserinin (180B-345A) Tahlil ve Tenkidi Metni*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2009, s. 356.

63 Halkının beyaz çehreli ve güzel yüzlü olması nedeniyle İran Türkistanı denilen Hoy'un adı konusunda çeşitli görüşler vardır. 641'de İslam topraklarına katılan Hoy, Emevi ve Abbasiler döneminde askeri üs olarak kullanılmıştır. Şehir; Selçuklu, İlhanlı, Karakoyunlu ve Akkoyunlu hâkimiyetlerinde kalmıştır. Şah İsmail döneminde Safevî topraklarına dahil edilmiştir. 1548'de Osmanlıların eline geçmiş ancak 1603'te elden çıkan şehir 1612 Nasuh Paşa Anlaşması ile Safevîlere bırakılmıştır. IV. Murad'ın Revan Seferi sırasında 1635'de şehir Osmanlıların eline geçtiğinde Safevîler tarafından üs olarak kullanılmaması için Hoy Kale'si yıktırılmıştır. Bkz. Ali Sinan Bilgili, *Osmanlı İran ve Azerbaycanı I*, Erzurum, 2004, s. 35-37.

64 Küçük Çelebizâde İsmail Âsım, s. 129-130.

rında Hoy'dan ayrılan Osmanlı ordusu Tasuc ve Şebister kasabalarını ele geçirmiştir.[65]

1 Eylül 1724'te ise Tebriz kuşatması başlamıştır. İran kuvvetleri ise Şam-ı Gazan'ı üs olarak kullanarak Osmanlı ordusuna mukavemet etmişlerdir[66]. Kale önünde şiddetli çatışmalar yaşanmıştır. Kuşatma 29 gün devam etmiş fakat kar yağışlarının bastırması ve askerler arasında kuşatmanın netice vermeyeceği yönündeki isteksizlik üzerine paşa kuşatmayı kaldırmıştır.[67] İran Azerbaycan'ında bu gelişmeler yaşanırken Kirmanşah'ı fetheden Hasan Paşa'nın ölümüyle oğlu Ahmed Paşa'ya[68] Bağdat valiliği ile seraskerlik tevcih edilmiştir.[69] Emri alan Ahmed Paşa Basra'dan hareket ederek Bağdat'a gelmiş ve Kirmanşah'taki ordunun başına geçmiştir.[70] Paşa kendisine verilen görev ile Hemedan'ı[71] ele geçirmek üzere Kirmanşah'tan hareket etmiştir.[72] Yolun dağlık olması dolayısıyla topların ve mühimmatın naklinde sıkıntı yaşanmış ve geriye dönülerek başka bir yol ile Hemedan'a ulaşılmıştır.[73] 1 Eylül 1724'te Hemedan Kalesi ele geçirilmiştir.[74]

65 Küçük Çelebizâde İsmail Âsım, s. 227-228.

66 V. Minorsky, "Tebriz," *İA*, MEB, 12/1, 2001, s. 91.

67 Küçük Çelebizâde İsmail Âsım, s. 230.

68 Ahmed Paşa; Bağdat Valisi Hasan Paşa'nın oğlu olup 1715'te mirimiranlık ile Şehrizor ve Kerkük eyaletine tayin edilmiş ve sonrasında Basra valiliği yapmıştır. Hasan Paşa'nın vefatıyla Bağdat Eyaleti'ne vali tayin edilmiş ve 1724'te Hemedan'ı ele geçirmiştir. Bkz. M. Cavid Baysun, "Ahmed Paşa," *İA*, MEB, I, İstanbul, 1940, s. 199-200. Ayrıca "Ahmed Paşa'nın seferleri için bkz. Veysel Göğer, Nâdir'in Vekâyi'-i Pur Sanâyi'-i Bedâyi' Adlı Eseri (inceleme ve metin)," Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, 2009.

69 Bununla beraber Şehrizor Beylerbeyi Abdurrahman Paşa'ya vezaretle Basra Eyaleti, Kars ve Trabzon Valisi Vezir Kara Mustafa Paşa'ya da Şehrizor Eyaleti tevcih edilmiştir. (H. 23 C. 1136/M. 19 Mart 1724) Bkz. *MAD*, nr. 14351, s. 98.

70 Küçük Çelebizâde İsmail Âsım, s. 181.

71 Ahmet Kavas, "Hemedan," *DİA*, XVII, İstanbul, 1998, s. 183-85.

72 Karaman Beylerbeyi Mehmed Paşa, Şehrizor Beylerbeyi Abdurrahman Paşa, Musul Beylerbeyi Hüseyin Paşa, Maraş Beylerbeyi İbrahim Paşa, Kırşehir Sancağı Mutasarrıfı Arslan Paşa, Karahisar-ı Sahib Sancağı Mutasarrıfı Mısırlı Mehmed Paşa, Cizre Hâkimi, Bağdat eyaletindeki vali, hükümet ve evliye mutasarrıfları, Bağdat, Karaman, Şehrizor ve Adana eyaletindeki erbab-ı tımar, züema ve alaybeyleri, Kerkük Kalesi'ndeki 1000 nefer ile gönüllüyan ağası, 1.000 nefer terakkili ve 500 nefer yeniden tahrir olunan sipah ve silahdar serdengeçtisi, 2000 nefer piyade ve süvari levendat, 4.250 nefer dergah-ı ali yeniçeri ve serdengeçedileri, 684 nefer cebeci, 500 nefer topçu, 200 nefer top arabacısı tayin olmuştur. Küçük Çelebizâde İsmail Âsım, s. 180.

73 Osmanlı ordusunun buradan geri dönerek Laglar, Salhavya'dan Yenice (Yeniçay) denilen mevkiye gelmişlerdir. Andreasyan'ın en son otağ kurulan yer olarak gösterdiği Yenice Osmanlı kaynaklarında da belirtilmektedir. Bkz. Hrant Andreasyan, *Osmanlı-İran-Rus İlişkilerine Ait İki Kaynak*, İstanbul, 1974, s. 69.

74 Zilhiccenin 20. Cuma günü Cuma namazı kılınarak padişah adına hutbe okunmuş ve Muharremin 4. Cuma günü fetih haberi İstanbul'a ulaşmıştır. Defterdar mektupçusu İzzet Bey Hemedan'ın fethi için "Han-ı Ahmed-i adil Hemedan ülkesini" tarihini düşmüştür. Bkz. Küçük Çelebizâde İsmail Âsım, s. 180-189.

Osmanlı Devleti'nin İran seferlerinden biri de Revan[75] Kalesi üzerine olmuştur. Tiflis Kalesi'nin muhafazası ile görevli olan Diyarbekir Valisi Arifi Ahmed Paşa bu sırada Revan Kalesi'nin fethi için görevlendirilmiştir.[76] Üç ay kuşatılmasına rağmen Revan Kalesi bir türlü ele geçirilememiştir. Kışın gelmesi üzerine III. Ahmed, bir fermanla Kandiye kuşatmasını örnek göstererek kuşatmanın devam etmesini emretmiştir.[77] Nihayetinde görüşmeler sonucunda kalenin Osmanlı Devleti'ne teslimi konusunda anlaşmaya varılmış, 4 Ekim 1724 tarihinde kalenin anahtarları seraskere teslim edilmiştir.[78]

1724'te Tebriz'i kuşatan fakat ele geçiremeden kışlağa çekilmek zorunda kalan Abdullah Paşa seraskerlikten alınmamış ve yeniden Tebriz'i almakla görevlendirilmiştir. Bu defa paşanın emrinde çok daha fazla sayıda asker vardır. Çünkü Revan ve Hemedan kalelerinin ele geçirilmiş olması dolayısıyla buradaki kuvvetlerin bir kısmı da Tebriz'e sevk edilmişti.[79] Sonrasında Osmanlı ordusu şehrin kuzey tarafından metrise girmiş, top ve humbara atışlarıyla savaş başlamıştır.[80] Neticede 1725 Ağustos'unda Tebriz ele geçirilmiştir. Osmanlı Devleti'nin harekâtı kapsamında 1723'te Tiflis

75 Revan, Ağrı Dağı'nın 55 km kuzeyinde, Ala-Göz Dağı'nın güneydoğusunda, Gökçe Gölü'nün güneybatısından yaklaşık 65 km. batıda, 1.000 m. yüksekliğindeki Sahat Çukuru ovasında, Aras Irmağı'nın sol kolu Zengi Suyu'nun kenarında yer almaktadır. Bkz. Mirza Bala, "Erivan," *İA*, MEB, IV, 2001, s. 311.

76 BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 132, s. 60-61.

77 III. Ahmed Kandiye Kalesi kuşatmasının üç yıl devam ettiğini ancak neticede kalenin ele geçirildiğini belirterek gerekirse kış şartlarında dahi Revan kuşatmasının kaldırılmamasını emretmektedir. Bkz. BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 132, s. 64.

78 Ayrıntılı bilgi için bkz. M. Münir Aktepe, *1720-1724 Osmanlı-İran Münasebetleri ve Silâhşör Kemânî Mustafa Ağa'nın Revân Fetih-nâmesi*, İstanbul, 1970.

79 BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 132, s. 109-110.

80 Bu kapsamda Osmanlı ordusu üç kola ayrılmıştır. Sağ kolda Anadolu, Rakka, Halep ve Musul eyaletleriyle Selim Paşa, Ziyaeddin Sancağı ve Malazgirt beyleri ve Aydın paşasının kethüdası Abdullah Ağa ile gelen Aydın ve Arnavut askerleriyle birlikte Osman Paşa yer almıştır. Sol kolda; Yusuf Paşa, Şehsuvarzâde Mehmed Paşa ve Bayezid Beyi Mahmud Paşa ve kendisinin piyade ve süvari askerlerinden başka Halep Valisi Ali Paşa beraberindeki 1000 nefer piyade ile görev yapmıştır. Orta kolda ise 20 dalkılıç bayrağı, serdengeçti bayrakları, yeniçeri ortaları, -cebehane ve tophane bölükleri- onlardan sonra bölükât-ı erba, sipah ve silahdar serdengeçtileri yer almıştır. Bkz. Küçük Çelebizâde İsmail Âsım, s. 279-281.

Kalesi'ni ele geçiren İbrahim Paşa hemen ardından Gence'yi kuşatmıştır.[81] İran'ın Azerbaycan coğrafyasındaki en önemli şehirlerinden biri olan Gence kuşatması tam şehir ele geçirileceği sırada paşanın azli ve yerine Arifi Ahmed Paşa'nın tayini dolayısıyla başarısızlıkla sonuçlanmıştır.[82] Bundan sonra 1725'te şehrin ele geçirilmesi için Erzurum Valisi Mustafa Paşa serasker tayin edilmiştir.[83] Paşa, Gence üzerine hareket etmeden önce Gence'ye altı saat mesafedeki Lori Kalesi ele geçirilmiştir.[84] Ardından sefer hazırlıklarının tamamlanmasıyla Gence üzerine hareket edilmiş ve 5 Eylül 1725'te şehre girilmiştir.[85]

Sonuç olarak; 1722'de Safevî Devleti'nin başkenti Isfahan'ın Afgan kuvvetleri tarafından kuşatılması ve bu sırada Rus Çarı Petro'nun Hazar kıyılarını ele geçirmek için hem karadan hem denizden harekâta girişmesi Osmanlı Devleti'ni ciddi bir biçimde endişelendirmiştir. Sınır boylarındaki valiler aracılığıyla yanı başında meydana gelen gelişmeleri yakından takip eden Osmanlı Devleti Isfahan düşmeden kesinlikle bir askeri harekâttan kaçınmıştır.

1722'de İbrahim Paşa'nın Kars'a hareketiyle başlayan İran Seferleri kısa süre içinde genişlemiştir. 1724'e gelindiğinde artık Hemedan, Revan ve Tebriz cephelerinde Osmanlı ordularına komuta eden üç serasker bulunmaktadır. Sınır boylarındaki valilerden seçilen bu paşalar üç yıllık süre zarfında Tiflis'ten Gence'ye Tebriz'den Hürremabad'a kadar oldukça geniş bir sahayı Osmanlı topraklarına katmışlardır.

81 Gence, Bakü'nün 363 km. batısında Küçük Kafkasya Dağları'nın kuzeydoğu eteğinde, Kür (Kura) Nehri'nin sağ kollarından Genceçay'ın her iki kıyısında yer almaktadır. Şehrin adının nerden geldiği ve ne zaman kurulduğuna dair kesin bilgi bulunmamaktadır. Safevî döneminde Gence-Karabağ beylerbeyliği Kür ile Aras arasında kalan bölgede yer almaktaydı. 16. yüzyılda Şah Tahmasb döneminde beylerbeyliğin sınırları Tiflis'e kadar uzanmıştır. Mustafa Selaniki; Gence'yi anlatırken bağlık bahçelik bir yer olduğundan bahsetmektedir. Osmanlı askerleri şehre girince şehrin var olan düzenine herhangi bir zarar vermeden güvenliği artırmak amacı ile şehirde inşa faaliyetlerine başlamışlardır. Ayrıca şehrin etrafı surlarla çevrilmiş ve etrafa hendekler kazılmıştır. Bkz. Selanik-i Mustafa Efendi, *Tarih-i Selaniki*, Haz. Mehmet İpşirli, TTK, Ankara, 1999, Oktay Efendizade, "Gence," *DİA*, XIV, İstanbul, 1996, s. 17-20; Hüsamettin Memmedov, "Beylerbeylikten Hanlığa: Gence-Karabağ," *Türkler*, VII, (Ed. H.C. Güzel-K. Çiçek-S.Koca), Ankara, 2002, s. 57-63.

82 İbrahim Paşa'nın Gence'yi muhasara edip şehrin düşeceği sırada Arifi Ahmed Paşa'nın kötü tedbirinin buna engel olduğu ve askerin başarısız olduğu bildirilmektedir. Bkz. Ahmed bin Mahmud (Göynüklü Ahmed Efendi), *Ta'rih*, Berlin, Staatsbibliothek, Ms. or quart. 1209, vr. 303b.

83 Hacı Mustafa Paşa bu sırada Revan'da Ahmed Paşa'nın maiyetine memur olup gelen emirler doğrultusunda o tarafları fethe devam etmektedir. Bkz. Küçük Çelebizâde İsmail Âsım, s. 293.

84 Küçük Çelebizâde İsmail Âsım, s. 294, Ahmed bin Mahmud , *a.g.e.*, vr. 303b. Göynüklü'de Lori Kalesi'nin fetih haberinin İstanbul'a H. 14 Z. 1137'de ulaştığı belirtiliyor.

85 Küçük Çelebizâde İsmail Âsım, s. 295; Ahmed bin Mahmud, *a.g.e.*, vr. 304a.

Günümüzde lojistiğin birçok tanımı bulunmaktadır. Son yıllarda hızla gelişen bir sektör olan lojistik kelime manası itibarıyla *Büyük Türkçe Sözlüğü*'nde "geri hizmet, geri hizmetle ilgili" olarak tanımlanırken *Felsefe Terimleri Sözlüğü*'nde "hesap sanatı" olarak tanımlanmıştır. Yine *İktisat Terimleri Sözlüğü*'nde kelimenin tanımı, "mal ve hizmetlerin sağlanmasına yönelik etkinliklerin yönetimi, örgütlenmesi ve planlanması bilimi" olarak verilmektedir.[86] Kelimenin The Council of Logistics Management (CLM) tarafından yapılmış olan ve kabul gören tanımı ise; "müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürünün, servis hizmetinin ve bilgi akışının, başlangıç noktasından tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin etkili ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması, taşınması, depolanması ve kontrol altında tutulması" şeklindedir.[87]

Ele aldığımız konu itibarıyla askeri alanda lojistik, "muharip unsurlara strateji ve taktiklerine uygun ve gerekli ikmal maddeleri ile hizmet desteğini sağlamak için yapılan faaliyetlerdir."[88]

Osmanlı Devleti'nde "askeri lojistik" kavramı iaşe ve ikmal kelimeleri ile tarif edilmiştir. Ömer İşbilir, lojistik kavramına muharip güçlerin ve orduda istihdam edilen hayvanların beslenmesi için gereken iaşe maddelerinin temini, bunların belirlenen menzillere ulaştırılması, savaş için gerekli mali kaynağın bulunması ve ordunun harp nizamına sokulmasını da dahil etmiştir.[89] Ancak seferin mali boyutu ayrı bir husus olmakla birlikte ordunun harp nizamına sokulmasını da sefer organizasyonu kapsamında değerlendirmek yerinde olacaktır. Bu itibarla sefere çıkan Osmanlı ordusunun beslenmesi, orduda istihdam edilen yük ve binek hayvanlarının günlük yem ihtiyaçlarının sağlanması, mühimmatın nakli ve depolanması işleri lojistik kapsamında değerlendi-

86 http://tdkterim.gov.tr/bts/

87 Köksal Hazır, "Lojistik İşletmeler Açısından Organizasyon," *Lojistik Temel Kavramlar (Lojistiğe Giriş)*, Ed. M. Tanyaş-K. Hazır, Çağ Üniversitesi Yay., Mersin, 2011, s. 46.

88 Mehmet Tanyaş, "Lojistik Yönetimi," *Lojistik Temel Kavramlar (Lojistiğe Giriş)*, Ed. M. Tanyaş-K. Hazır, Çağ Üniversitesi Yay., Mersin, 2011, s. 6.

89 Ömer İşbilir, Osmanlı Ordularının İaşe ve İkmali: I. Ahmed Dönemi İran Seferleri Örneği, *Türkler*, (Ed. H.C. Güzel-K. Çiçek-), X, Ankara, 2002, s. 151.

rilmelidir.[90] Osmanlı Devleti'nde ordunun iaşesini sağlamak için birkaç yöntem uygulanmıştır. Bunlar; nüzül, sürsat, iştira ve mubayaadır. Nüzül, sefere çıkan ordunun yiyecek ihtiyacını karşılamak üzere buğday ve arpa gibi hububattan alınan ayni vergidir. 16. yüzyılın sonlarına doğru nüzül adı altında halktan alınan buğday ve arpanın sınır boylarında savaşan ordununiaşesi için devlet tarafından önceden belirlenmiş olan ambarlara stoklanıp ordu birliklerine teslim edilmesi sağlanmıştır.[91] Çünkü orduların savaşma gücünün sağlanması cephe ardından gelen yiyecek maddelerinin önceden tespit edilen yere ulaştırılmasına bağlıydı.[92]

Nüzül zahiresi olarak istenen arpa miktarı genellikle undan daha fazla olmuştur. Bunun nedeni orduda istihdam edilmiş olan binek ve yük hayvanlarının ihtiyaçlarıdır.[93] Nüzül vergisi, başlangıçta sadece savaş zamanlarında ve olağanüstü durumlarda alınırken 16. yüzyılın sonu ve 17. yüzyılın ilk çeyreğine kadar devam eden savaşlar, karışıklıklar ve enflasyon nedeniyle avarızla birlikte yıllık vergi haline gelmiştir.[94]

Bu nedenle ordunun iaşesini temin etmek amacıyla sürsat vergisi ihdas olunmuştur. Sefer hazırlıkları kapsamında kadılara gönderilen emirlerle her kazanın sürsat kapsamında hangi menzile ne miktar un, ekmek, arpa, koyun, yağ, bal, odun, saman vs. getirmekle yükümlü olduğu önceden belirlenmiştir. Böylece her kadılık ordu ulaşmadan önce istenen miktarda erzakı menzile getirerek teslim etmek zorundadır. Sürsat vergisi ordunun takip edeceği yol güzergâhı üzerindeki kazalardan ayni olarak alınırken uzakta kalan kazalardan nakden tahsil edilmiştir.[95]

90 Osmanlı Devleti'nde lojistik sistemi için bkz. Rhoads Murphey, *Osmanlı'da Ordu ve Savaş 1500-1700*, Çev. M. Tanju Akad, İstanbul, 2007; Caroline Finkel, *The Administration of Warfare: the Ottoman Military Campaingns in Hungary 1593-1606*, Viyana, 1988; Ömer İşbilir, *XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin İaşe, İkmal ve Lojistik Meseleleri*, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul, 1996; M. Yaşar Ertaş, *Sultanın Ordusu*, Yeditepe Yay., İstanbul, 2007; Meryem Kaçan Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2001; Mustafa Nuri Türkmen, *Kamaniçe Seferinin Lojistik Hazırlıkları*, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara, 2002; Hakan Yıldız, *Haydi Osmanlı Sefere! Prut Seferi'nde Organizasyon ve Lojistik*, Türkiye İş Bankası Yay., İstanbul, 2006; Mehmet İnbaşı, *Ukrayna'da Osmanlılar Kamaniçe Seferi ve Organizasyonu (1672)*, Yeditepe Yay., İstanbul, 2004; Tahir Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik*, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2010.

91 Lütfi Güçer, *XVI-XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler*, İstanbul, 1964, s. 69.

92 Güçer, *a.g.e.*, s. 75.

93 Ömer İşbilir, "Nüzül," *DİA*, XXXIII, İstanbul, 2007, s. 311.

94 İşbilir, "a.g. mad.," s. 311; Bruce Mc Gowan, "Osmanlı Avarız-Nüzül Teşekkülü 1600-1830," VII. Türk Tarih Kongresi, *Bildiriler*, II, TTK, Ankara, 1981, s. 1328.

95 Güçer, *a.g.e.*, s. 95-97.

Sefere çıkan ordunun iaşesinin temininde bir diğer yöntem ise iştiradır. İştira, sefere çıkan ordunun zahire ihtiyacının piyasa fiyatı üzerinden veya devletin belirlemiş olduğu fiyat üzerinden reayadan satın alınmasıdır. Bu usül, hem askeri ambarlara zahire temin etmek hem de sefer yürüyüşü esnasında ordunun iaşesini sağlamak üzere 16. yüzyıldan itibaren kullanılmıştır.[96]

Son yöntem ise mubayaadır. Mubayaa, ordunun iaşesinin sağlanması kapsamında reayadan belirli bir ücretle zahire, koyun vs. satın alınmasıdır. Bu yöntem 18. yüzyılda oldukça yaygınlaşmıştır. Özellikle nüzül ve sürsatın nakden alınmaya başlanmasıyla ordunun ihtiyacını karşılamak üzere devlet, reayadan miri ve rayiç fiyat üzerinden satın alma işlemlerini gerçekleştirmiştir.

Depolama, belirli noktalardan gelen ürünlerin teslim alınıp, belirli bir süre korunup, belirli noktalara gönderilmek üzere hazırlanmasıdır.[97] Osmanlı ordusunun sefer boyunca takip edeceği güzergâh önceden belirlendiği için nüzül kapsamında görevliler tarafından tahsil edilen zahire ya menzillere getirilip nüzül eminine teslim edilir ya da menzillerdeki zahire ambarlarına depolanırdı.[98] Böylece Anadolu ya da Rumeli tarafına sefere çıkacak olan ordunun zahire hususunda herhangi bir sıkıntı ile karşılaşmasının önüne geçilmiştir.

Osmanlı Devleti'nde haberleşmeyi sağlamakta kullanılan menzil/yol sisteminin teşkilatlandırılması Kanuni Sultan Süleyman döneminde gerçekleştirilmiş ve savaş zamanlarında ordunun sevki ve iaşesinin sağlanmasında menziller kullanılmıştır.[99] Sefer öncesinde devlet hangi yolu kullanacaksa yol güzergâhı üzerindeki kadılıklardan yolların durumu hakkında rapor ister ve buna göre karar verilirdi. Raporlarda; yolun durumu, nakliyat yapılıp yapılamayacağı, köprülerin bulunduğu yerler, konaklar arası mesafe ve su durumu gibi sefere çıkan ordunun yürüyüş kabiliyetini etkileyecek tüm etkenler yer alırdı.[100] Bu kapsamda belirlenen yol güzergâhında gerekli hallerde dere ve nehirleri geçmek için yeni köprüler inşa edilmiş, onarıma ihtiyacı olanlar onarılmış ve yollar temizlenip genişletilmiştir.[101]

Seferlerde karayoluyla gerçekleştirilen nakliye deve, at, katır, merkep, öküz ve camız gibi yük ve binek hayvanlarının yanında arabalarla sağlanmıştır. Ancak mevsim koşulları, yolların durumu, arazi yapısı gibi fi-

96 Güçer, *a.g.e.*, s. 115-127.
97 Tanyaş, "a.g.m." , s. 3.
98 İşbilir, "a.g.mad.," s. 311.
99 Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, Ankara, 2002, s. 7, 17.
100 Halaçoğlu, *a.g.e.*, s. 29.
101 Mehmet Yaşar Ertaş, *Sultanın Ordusu*, Yeditepe Yay., İstanbul, 2007, s. 39-49.

ziksel etkenler zaman zaman bu süreci kesintiye uğratabilmiştir.[102] Bunun yanında özellikle Tuna, Dicle ve Fırat nehirleri ve Karadeniz ile Akdeniz zahire ve mühimmatın orduya ulaştırılmasında sıkça kullanılmıştır.[103]

Kaynak Değerlendirmesi

Osmanlı Devleti'nde ordu sefere çıkarken bürokrasinin de sefere gitmesi nedeniyle bazı defterler de sefere götürülmüştür.[104] Ancak 18. yüzyılın başlarındaki İran seferlerinde, 1722-1725, padişah ya da sadrazam sefere çıkmadığından bürokrasi ve beraberinde defterler sefere götürülmemiştir. Bunun yerine her seferin komutanının yanına birer defterdar görevlendirilmiştir. Böylece bu defterdarlar sefer için yapılan masrafları ve seferin iradını (gelirlerini) defterlere kaydetmiştir. Nitekim Başbakanlık Osmanlı Arşivinde yapmış olduğumuz araştırmada Tiflis, Revan, Tebriz ve Hemedan seferlerine ait masraf defterlerine ulaşılmıştır. Bu defterlerin ikisi Maliyeden Müdevver Defterler kataloğunda, biri Başmuhasebe Defterleri kataloğunda diğeri ise Başmuhasebe Ordu Hazinesi kataloğunda yer almaktadır. Bunun yanında şunu belirtmekte fayda vardır: Tiflis, Revan ve Tebriz seferlerine ait defterlerde sefer masrafları ile birlikte seferin finans muhasebesine yer verilmişken Hemedan Seferine ait defterde sadece masraflar kayıtlıdır.

İran seferlerinden Tiflis ve Revan seferlerine ait masraf ve iradın yer aldığı 1943 ve 135 numaralı defterler Maliyeden Müdevver Defterleri kataloğunda yer almaktadır. 1943 numaralı defter, Aralık 1722- Şubat 1724 yılları arasında toplam 419 gün zarfında Tiflis Seferi için yapılan masraf ve iradı içermektedir. Defterde; Serasker İbrahim Paşa'nın Erzurum'dan Kars'a varışı, Tiflis ve Gence seferi masraflarıyla Revan kuşatmasının ilk safhalarına dair bazı masraflar kayıtlıdır. Defter 100 sayfadan müteşekkildir.

İkinci defter Revan Seferine aittir. Revan Seraskeri Ahmed Paşa'nın yanına ordu defterdarı tayin olunan Merâmi Ahmed Efendi'nin H. 5 C. 1136- 30 B. 1137/ M. 1 Mart 1724- 14 Nisan 1725 tarihleri arasındaki ordu defterdarlığı hesaplarını ihtiva etmektedir. Defter toplam 40 sayfa olup 3. sayfadan başlamaktadır. 3 ve 10. sayfalar arasında Revan

102 Osmanlı ordularının operasyon gücünü sınırlayıcı fiziksel etkenler için bkz. Rhoads Murphey, *a.g.e.*, s. 42-48.

103 Rhoads Murhey, *The Functioning of the Ottoman Army Under Murad IV (1623-1639/1032-1049): Key to the Understanding of the Relation ship Between Center and Periphery in Seventeenth-Century Turkey*, c. I, Chicago, 1979, s. 104-107; Cengiz Orhonlu-Turgut Işıksal, "Osmanlı Devrinde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat," *İÜEF Tarih Dergisi*, Sy. 17-18, İstanbul, 1963, s. 77-102.

104 Feridun M. Emecen, "Sefere Götürülen Defterlerin Defteri," *Prof. Dr. Bekir Kütükoğlu'na Armağan*, İstanbul, 1991, s. 241-268.

Kalesi ve varoşunda sahipsiz olan hane, bahçe ve dükkânlarla mukataalar kaydedilmiştir.

Bunlardan başka İran seferleri sırasında tutulan ahkâm, maliye, mevâcib ve masraf defterlerinden de yararlanılmıştır. Bu defterlerde İran seferleri sırasında cebehane, tophane, tersane için gerekli hammaddelerin temini ve bu kurumlarda silah ve mühimmat imali ve bunların cephelere sevki ile yine seferdeki ordu için Anadolu ve Rumeli'den zahire satın alınması, nakliye organizasyonu ve bunlar için yapılan masraflarla askerlerin maaşlarına ait muhasebe kayıtları yer almıştır.[105]

Osmanlı Devleti'nin bütün irad ve masraflarının kayıtlarının tutulduğu bir başka defter serisi Başmuhasebe Kalemi Defterleridir. Bu defterler arasında İran seferleri ile ilgili otuza yakın defter vardır. Bunların sayfa sayıları ortalama 8-10 arasındadır. Bu defterlerde İran seferlerinde zahire için yapılan masrafların muhasebesi, cephelere gönderilen mühimmat ve bazı seferlerin periyodik olmayan masraflarının muhasebe kayıtları mevcuttur.[106] Bunlar arasında en dikkat çekici olan ve yukarıda bahsettiğimiz 1494 numaralı Hemedan Seferi masraf defteridir. Bu defter Kirmanşah Seraskeri Hasan Paşa'nın ölümünden sonra serasker vekili olan Abdurrahman Paşa ve hemen ardından serasker tayin olan Ahmed Paşa dönemindeki sefer masraflarını içermektedir. Defter 1724 yılı Şubat sonundan başlamakta ve 8 Eylül 1725 tarihinde sona ermektedir. 36 sayfadan müteşekkil defterde Hemedan Seferi için yapılan masraflar aylık olarak tutulmuştur.

Bundan başka seferlerle ilgili Mühimme Defterleri de başlıca kaynaklar arasında yer almaktadır. Bunlar divanıhümayunda görüşülen meselelere ait kararların kaydedildiği defterler olup Başbakanlık Osmanlı Arşivinde 419 adet Mühimme Defteri bulunmaktadır.[107] 1722-1725 yıllarındaki İran seferleri ile ilgili defterler 130, 131 ve 132 numarada kayıtlıdır. Defterlerde, seferler öncesinde Safevî Devleti'nin durumu ve 1722'de meydana gelen gelişmeler ile sefer kararının alınmasıyla birlikte başlayan hazırlık süreci, seraskerlere gönderilen emirler, asker, zahire ve mühimmat sevkiyatı ve Rusya ile siyasi ilişkilere dair kayıtlar yer almaktadır.

1722-1725 dönemindeki İran seferlerini incelerken döneme ait Adana, Amasya, Balıkesir, Edremit, Harput, Gaziantep, Rodosçuk/Tekirdağ, Trabzon ve Üsküdar şer'iyye sicil defterleri tespit edilmiş ve bu defterler

105 Maliyeden Müdevver Defterleri kataloğunda kayıtlı bu defterlerden bazılarının numaraları şöyledir; 3156, 3165, 3288, 3375, 3606.

106 Bu defterlerin bazıları şunlardır; 1456, 1492, 1495, 1496, 1509, 1518, 1511, 1522, 1536, 1533.

107 *Başbakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi*, (Yay. Haz. Y. İ. Genç-H.O. Yıldırım vd.), 2. Baskı, İstanbul, 2000, s. 7.

de taranmıştır. Bu defterlerde seferle ilgili çok sayıda kayıt yer almaktadır. Özellikle Trabzon şer'iyye sicilleri seferler sırasında Trabzon'un lojistik üs olması dolayısıyla içerikleri bakımından ayrı bir öneme sahiptirler.

Son olarak Başbakanlık Osmanlı Arşivinde Başmuhasebe Kalemi dosyaları içinde yer alan toplam 13 dosyadan meydana gelen Ordu Hazinesi kataloğundan yararlanılmıştır. Bu dosyalardan 3 ila 13 numaralı dosyalar İran seferleri sırasında tutulmuş kayıtları içermektedir. Dosyalarda seferle ilgili masrafların muhasebesine dair tekil belgelerin yanı sıra defterler de tespit edilmiştir. Bu defterler arasında 6 numaralı dosya içinde yer alan ve Tebriz Seferi masraf ve iradını içeren defter ayrı bir öneme sahiptir. Defter 22 varak olup 3. varaktan başlamakta ve 25 Nisan 1724-14 Nisan 1725 tarihlerini kapsamaktadır. Ordu Defterdarı Seyyid Mahmud Efendi tarafından tutulan defterin ilk sayfasında seferin iradı kaydedilmiştir. Sonrasında ise sefer sırasında yapılan masraflar sıralanmıştır.

Birinci Bölüm

ULAŞIM

Osmanlı Devleti'nin 1722-1725 yılları arasında Safevî toprakları üzerine gerçekleştirdiği harekât üç cephede aynı anda devam etmiştir.[1] Bu harekâtta Osmanlı ordusu Tiflis, Kirmanşah, Revan, Hemedan ve Tebriz cephelerinde savaşmıştır. Bu denli geniş bir harekâtta ordunun ihtiyacı olan zahire, silah ve mühimmatın zamanında ve eksiksiz bir biçimde cephelere ulaştırılması savaşın kaderini etkileyeceğinden Osmanlı Devleti daha önceki seferlerde olduğu gibi İran seferlerinde de ordunun lojistik ikmalini sağlamak üzere kapsamlı bir organizasyon gerçekleştirmiştir. Dolayısıyla ulaşım için gerekli olan yük hayvanları ile arabaların temini ve taşıyacakları yük miktarı, ödenecek ücretler ve görevlilere kadar sürecin her aşaması planlanmıştır.

İran seferlerinde cephe ardında kalan Anadolu'nun doğusu ile İran coğrafyasının topografik özellikleri ve mevsim şartları gibi tabii unsurlar ulaşım sürecini doğrudan doğruya etkilemiştir. Ayrıca bölgenin coğrafi konumu itibarıyla cephelerle ulaşım büyük ölçüde karayolu ile sağlanmıştır. Denizyoluyla ulaşım ise Trabzon ve İskenderun iskeleleri üzerinden gerçekleştirilmiştir. Bunun yanı sıra seferler sırasında Fırat ve Dicle nehirleri ile Van Gölü de ulaşım ağı içinde yer almıştır.

Karayolu

İran seferlerinde Anadolu'dan karayolu ile yapılan sevkiyat menzil güzergâhları takip edilerek sağlanmıştır. Bu süreçte genellikle orta ve sol kol kullanılmıştır. Orta kol; Üsküdar - Gebze - İznikmid - Sapanca - Hendek - Düzce Pazarı - Bolu - Gerede -Bayındır - Karacalar - Karaca - Viran - Koçhisar - Tosya - Hacı Hamza - Osmancık - Hacıköyü - Merzifon - Amasya - Turhal

1 III. Ahmed döneminden önce Safevî Devleti ile Yavuz Sultan Selim, Kanuni Sultan Süleyman, III. Murad ve IV. Murad ve I. Ahmed dönemlerinde de savaşlar yapılmıştır. Bu savaşlarla ilgili olarak bkz. M. Münir Aktepe, *1720-1724 Osmanlı-İran Münasebetleri ve Silâhşör Kemâni Mustafa Ağa'nın Revân Fetih-Nâmesi*, İstanbul, 1970; Nader Nejad, *XVI. Asırda İran Kaynaklarına Göre Osmanlı-Safevî Münasebetleri (1502-1590, 1620)*, Atatürk Üniversitesi, Doktora Tezi, Erzurum, 1986; Remzi Kılıç, *Kanuni Devri Osmanlı-İran Münasebetleri (1520-1566)*, İstanbul, 2006; Bekir Kütükoğlu, *Osmanlı-İran Siyasi Münasebetleri (1578-1612)*, İstanbul, 1993; Yunus Zeyrek, *IV. Sultan Murâd'ın Revân ve Tebriz Seferi Rûznâmesi*, Ankara, 1999; Özer Küpeli, *Osmanlı-Safevî Münasebetleri (1612-1639)*, Ege Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İzmir, 2009.

- Tokat - Sivas - Hınıs - Deliklitaş - Kangal - Hasan Çelebi - Hasan Patr k - Malatya - İzoli - Harput - Ergani - Bîretü'l Fırat - Diyarbekir - Mardin - Nusaybin - Musul - Karakuş - Erbil - Altunköprü - Kerkük - Dakuk - Tuz Hurmatı - Ban - Yenice - Bağdat; sol kol ise orta kolla Merzifon'a kadar aynı güzergâhı takip edip buradan Ladik - Sonisa - Tilemse - Hacı Murad - Niksar- Karahisar-ı Şarkî - Şiran - Kelkit - Karakulak - Aşkale - Erzurum'a ulaşmaktadır.[2]

Bu menzil güzergâhlarından başka İran seferlerinde karayolu ile zahire, mühimmat, silah ve asker sevkiyatının sürdürüldüğü iki ana arter vardır. Bunlar; Trabzon İskelesi-Erzurum-cepheler (Tiflis, Revan, Tebriz) ve İskenderun İskelesi-cepheler (Kirmanşah, Hemedan) hatlarıdır. Bu iki arter de denizyolu bağlantılıdır. Çünkü Trabzon İskelesi'ne denizyolu ile Rumeli'den zahire, İstanbul'dan asker, mühimmat ve silah sevk edilirken İskenderun İskelesi'ne de denizyoluyla İstanbul'dan asker, mühimmat ve silah sevk edilmiştir.

Trabzon İskelesi'ne indirilen zahire ve mühimmat nakliye vasıtalarına yüklenerek Gümüşhane - Bayburt yolunu takiben önce Erzurum'a sonra da Hasankale- Mecengerd - Kara Hamza - Kars yolunu takiben Tiflis ve Revan'a ulaştırılmıştır. Tebriz'e ise iki farklı yoldan ulaşılmıştır. İlki Mecengerd menzilinden ayrılıp Veli Baba - Molla Süleyman - Yoncalı - Diyadin - Bayezid - Çors - Hoy yolu,[3] ikincisi Hasankale- Toprakkale - Erciş - Hoy yoludur.[4] Bunun yanında Trabzon - Van güzergâhı da özellikle Tebr z cephesi için zahire ve mühimmat nakliyatının yapıldığı bir diğer hattır. Bu hatta zahire nakleden yük hayvanlarının Van'a ulaşıp sonrasında Trabzon'a geri dönmeleri 35-40 gün sürmektedir.[5]

İskenderun İskelesi'ne indirilen silah ve mühimmat da nakliye vasıtalarına yüklenerek Belen Dağı - Kilis - Azaz - Ayıntab üzerinden önce Birecik'e buradan da Fırat Nehri'ni geçip Mardin altından Musul - Erbil - Kerkük yolunu takiben Kirmanşah ve Hemedan'a ulaştırılmıştır.[6] Fakat bu hattın Birecik'ten sonrak kısmının ne denli akt f olarak kullanıldığına dair elimizdek bilgiler oldukça sınırlıdır. Buna karşın İskenderun - Birecik - Fırat Nehri - Bağdat[7] ile Diyarbekir - Dicle Nehri - Musul - Bağdat hatları oldukça yoğun bir şekilde kullanılmıştır.

2 Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, Ankara, 2002, s. 69-91.

3 Halaçoğlu, *a.g.e.*, s. 91-94, BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 30.

4 BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 71, 78.

5 BOA, *MAD*, nr. 3598, s. 231.

6 *Adana Şer'iyye Sicili*, nr. 30, s. 183.

7 Seferle ilgili belge ve defterlerde İstanbul'dan İskenderun ve Payas iskelelerine ulaştırılan mühimmatın yük hayvanları ve arabalarla Birecik'e ulaştırılmalarına dair çok sayıda kayıt mevcuttur. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3606, 10317, 3598.

Bu ana arterlerden başka tali yollar da mevcuttur. Bunların en mühimi Tebriz'deki orduya ulaştırılmak üzere Diyarbekir ve Mardin civarından satın alınan zahirenin nakledildiği Beşiri (Batman)-Tatvan güzergâhıdır. Bu güzergâh üzerinden nakliye, ortalama altı gün sürüyordu. Buna ilaveten yükleme ve indirme işlerinin birer gün sürdüğü göz önünde bulundurulursa bu mesafe gidiş-geliş yaklaşık 14 günde kat ediliyordu.[8] Bunun yanı sıra Tatvan-Van arası göl yoluna alternatif iki karayolu güzergâhı daha mevcuttur. Bunlardan ilki Tatvan'dan Van Gölü'nün kuzeyini dolaşarak Van'a ulaşırken diğeri gölün güneyinden Van'a ulaşmaktadır.

Nakliye Vasıtaları

Karayolunda ulaşım deve, beygir, katır, öküz ve arabalarla sağlanmıştır. Bu minvalde Osmanlı seferlerinde ulaşımın sağlanmasında yük hayvanları arasında ilk sırayı deve almıştır. Daha Orta Asya'da deve yetiştiren ve bu konuda tecrübe edinen Türkler, Anadolu'ya geldikten sonra da deve yetiştirmeye devam etmişlerdir. Bu develer eskiden beri tüccarlar tarafından nakliye vasıtası olarak aktif bir biçimde kullanılmıştır.[9] Anadolu'da develerin büyük bir kısmı konargöçerlerin elindeydi. 17. yüzyılda Bozok, Çorum, Kütahya, Niğde, Aksaray, Akşehir, Konya, Beyşehir ve Kayseri deve yetiştirilen başlıca yerlerdendir.[10]

Devenin zor koşullara dayanıklılığı ve 250 kg.'a yakın yük taşıma kapasitesi seferlerde istihdam edilmesinde büyük rol oynamıştır.[11] Bu doğrultuda daha önceki Osmanlı seferlerinde olduğu gibi İran seferlerinde de zahire ve mühimmat naklinde develerden büyük ölçüde yararlanılmıştır. Develerin zahire ve mühimmatın indirildiği iskeleler ile cephelere yakın yerlerden temin edilmesine özen gösterilmiştir. Ancak ihtiyaç duyulması halinde Anadolu'nun en batısından hatta Rumeli'den dahi deve tedarik edilmiştir.[12] Bunun yanı sıra zahire ve mühimmat nakledecek olan develerin temini hususunda idari birimlere yazılan emirler dikkatle incelendiğinde devletin Anadolu'da ve Rumeli'de nerelerde ve kimlerin elinde deve bulunduğuna dair bir ön hazırlığa sahip olduğu izlenimi uyanmaktadır.

8 BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 64.

9 Deve ile ilgili olarak bkz. Ahmet Önkal-Nebi Bozkurt, "Deve," *DİA*, IX, İstanbul, 1994, s. 222-226; J. B. Tavernier, *XVII. Asır Ortalarında Türkiye Üzerinden İran'a Seyahat*, (Çev. Ertuğrul Gültekin), İstanbul, 1980.

10 Suraiya Faroqhi, "Camels, Wagons, and the Ottoman State in the Sixteenth and Seventeenth Centuries," *International Journal of Middle East Studies*, c. 14, (Nov., 1982), s. 528.

11 Halil İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, (Ed. Halil İnalcık-Donald Quataert), I, s. 77-78.

12 Revan Seraskeri Ahmed Paşa'nın talebi doğrultusunda Rumeli'deki Bergos, Yanbolu, İpsala, Ferecik, Keşan ve Evreşe civarından 500 re's deve tedarik olunmuştur. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 292.

Anadolu'da develerin büyük bir kısmı doğal olarak konargöçerlerin elindeydi.[13] Nitekim deve temini ile ilgili belge ve defterlerde sık sık "zikr olunan Türkmânan cemaatlerinde deve vefret üzere olduğundan..." ifadesinin yer alması bunu doğrulamaktadır.[14] İran seferlerinde deve temin edilen konargöçerler Adana, Aksaray, Amasya, Ankara, Aydın, Ayıntab, Bozok, Çorum, Halep, Kırşehir, Kütahya, Malatya, Maraş, Musul, Sivas, Tarsus ve Tokat civarında yaşamaktaydılar.[15]

Tablo 1.1. Seferlerde Deve Kiralanan Konargöçerlerden Bazıları[16]

SANCAK	KONARGÖÇERLER
Sivas-Tokat	İlbeylü
Aksaray	Danişmendlü [17]
Bozok Mamalu,[18]	Cerid[19]
Aydın-Karahisar	Bozulus
Adana-Teke	Ağcakoyunlu,[20] Behlüvanlı,[21] Yeni-il
Halep	Yeni-il,[22] İfraz-ı Zü'l kadriye[23]

13 Örneğin H. 28 Şevval 1052/M. 19 Ocak 1643 tarihli bir belgede Bozulus Türkmenlerinin elinde 330 bin civarında koyun ve 5.109 deve bulunduğundan bahsedilmektedir. Bkz. Rhoads Murphey, *The Functioning of the Ottoman Army Under Murad IV (1623-1639/1032-1049): Key to the Understanding of the Relationship Between Center and Periphery in Seventeenth-Century Turkey*, c. II, Chicago, 1979, s. 482.

14 BOA, *C.AS.*, nr. 33803.

15 BOA, *C.AS.*, nr. 33803; MAD, 3375, 3598, 3606.

16 BOA, *MAD*, nr. 3375, .s. 204-205; *C.AS.*,, nr. 33803.

17 Aksaray'da Danişmendli Türkmenleri arasında zikr edilen Boynuinceli ve Hacı Ahmedli cemaatlerinden 15 katar yani 90 deve talep edilmiştir. Bkz. BOA, *C.AS.*, nr. 33803. Hacı Ahmedli ve Boynuinceli cemaatleri Sadrazam İbrahim Paşa tarafından 1727'de inşa ettirilen Nevşehir'in şenlendirilmesi için buraya iskân edilmişlerdir. Ayrıca kendilerine Aksaray Sancağı'nın Eyyubili kazasında bulunan harabe köylerde çiftlik toprakları ayrılmıştır. Bkz. Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Aşiretlerin İskânı*, İstanbul, 1987, s. 111.

18 Mamalu oymağı Bozok Sancağı'nda konargöçer olarak oturmakta olup 17. yüzyılın sonlarında burada yerleşik yaşama geçmeye başlamışlardır. Ancak vergi hususunda ortaya çıkan problemler nedeniyle bir kısmı Rakka'ya iskân edilmiştir. Bkz. Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Aşiretlerin İskânı*, İstanbul, 1987.

19 Cerid aşireti Dulkadirli Ulus'u içinde yer alıp Maraş ve çevresinde ikamet etmektedir. Bkz. İbrahim Solak, "XVI. Yüzyılda Maraş ve Çevresinde Dulkadirli Türkmenleri," Süleyman Demirel Üniversitesi, *Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, Sy.: 12, Bahar 2002, s. 109-154.

20 Cebehanenin nakli için Türkmen voyvodası Burhan Ağa'ya Ağcakoyunlu cemaatinden 1.000 devenin kiralanması emredilmiştir. Develerin 500'ü bir kafile diğer 500'ü başka bir kafile olmak üzere İskenderun İskelesi'ne nakledilecektir. *Adana Şer'iyye Sicili*, nr. 30, s. 60.

21 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 208.

22 Halep'teki Yeni-il Türkmenlerinden Ağcakoyunlu aşiretinden H. 1137 senesinde arpa nakletmek üzere 550 deve talep edilmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 256.

23 BOA, *İ.E.AS.* nr. 4793.

Ankara	Tabanlı Bozulusu
Karaman	Bozulus[24]
Kütahya-Karahisar-ı Sahib	Danişmend, Karalu, Sermayelü
Rakka-Teke-ili	Rakka ve Teke-ili Türkmenleri[25]
Kırşehir[26]	Köçekli, Cerid
Çorum[27]	Heceli/Hecelü
Amasya[28]	Milli/Millü

Konargöçerlerin ellerinde bulunan develerin sayısını tam olarak bilmek mümkün değildir. Ancak seferle ilgili defter ve belgelerden yola çıkarak konargöçerlerden kiralanan develerin sayısı hakkında fikir sahibi olabiliyoruz. Şöyle ki seferler sırasında her konargöçer aşiretten ortalama 90 ila 150 baş deve kiralanmıştır. Ancak bu aşiretler arasında Yeni-il Türkmenleri farklı bir yere sahiptir. Çünkü sefer sırasında deve temini ile ilgili emirler incelendiğinde Yeni-il Türkmenlerinin elinde oldukça fazla sayıda deve bulunduğuna dair sürekli vurgu yapılmıştır.[29] Zira IV. Murad devrindeki Bağdat Seferinde de bu Türkmenlerin ellerindeki develer Birecik'ten Bağdat'a zahire nakli için kiralanmıştır.[30] İran seferleri boyunca da Yeni-il Türkmenlerinden kiralanan develer hem İskenderun-Birecik hattında hem Trabzon-Erzurum-Van ile cepheler arasındaki nakliyatta kullanılmıştır.[31] Nitekim 1724'te Yeni-il Türkmenlerinden Ağcakoyunlu ve Behlivanlı cemaatleri bir defada 100 katar, 600 deve, gibi oldukça büyük bir deve sürüsünü tedarik etmekle yükümlü tutulmuşlardır. Oysa aynı süreçte diğer konargöçerlerden 60 ila 150 baş deve talep edilmiştir.[32]

24 Trabzon'dan cephelere silah ve mühimmat nakli için Karaman'da bulunan Bozulus Türkmenlerinden 15 katar deve temin edilmiştir. (H. Ra 1137/M. Kasım-Aralık 1724). Bkz. BOA, *D.BŞM*. Dosya nr. 2313, vesika nr.10.

25 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 126.

26 BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 41.

27 BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 42.

28 BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 42-43.

29 "zikr olunan Yeni-il Türkmânanı ve Lekvanik Ekradı ve Afşar Türkmânı cemaatlerinde deve vefret ve kesret üzere olduğundan..." BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 208-209; *MAD*, nr. 3598, s. 12-13.

30 İlhan Şahin, "1638 Bağdat Seferinde Zahire Nakline Memur Edilen Yeni-il ve Halep Türkmenleri," *Osmanlı Döneminde Konar-Göçerler*, Eren Yay., İstanbul, 2006, s. 201-213.

31 Tiflis'e zahire nakli için de Yeni-il Türkmenlerinden deve talep edilmiştir. BOA, *D.BŞM*, Dosya nr. 2263, vesika nr. 73.

32 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 208-209; nr. 3606, s. 173, 178; *Adana Şer'iyye Sicili*, nr. 30, s. 60.

Tablo 1.2. 1724'te Anadolu'daki Konargöçerlerden Talep Olunan Develer[33]

Aşiret/Cemaat	Bulundukları Yer	Deve Sayısı
Cerid ve Mamalu	Bozok	90
İlbeylü	Sivas	90
Tabanlı Bozulus	Ankara	60
Bozulus	Karaman	90
Danişmendlü- Boynu İncelü- Hacı Ahmedlü	Aksaray	90
Danişmend- Karalu- Sermayelü	Kütahya-Karahisar-ı Sahib-Hamid	60
Bozulus	Aydın-Karahisar	60
Yörükan-ı Murtana	Elmalı-İstanos-Finike	60
Ağcakoyunlu	Yeni-il	600
Lekvanik Ekradı[34]	Anavarza	150
Afşar		150
Toplam		1500

İran seferleri sırasında Anadolu'daki Kürt konargöçerlerden de deve temin edilmiştir. Ancak bu talepler Türkmen konargöçerlerle kıyaslandığında son derece sınırlı kalmıştır. Nitekim İran seferlerinde sadece Anavarza'daki Lekvanik Kürtleri ile Amasya'daki Milli aşiretinden deve talep edilmiş olması da bunu kanıtlamaktadır. Hatta Lekvanik Kürtleri ellerinde yeterli sayıda deve bulunmadığını ileri sürerek bu talebi yerine getirmemişlerdir.[35]

Bunun yanı sıra Kirmanşah ve Hemedan seferlerinde de yine bazı aşiretlerden deve kiralanmıştır.[36] Bunlar: Beni Zeyd,[37] Beni Kasım, Muhas aşiretleri ile Urban devecileridir.[38]

33 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 204-209.

34 "Ekrâd-ı Lekvanik sâkinân-ı Anavarza." Lekvanik aşiretinden 150 deve talep edilmiş olmasına rağmen bu aşiret daha önce kendilerinden deve talep edilmediğini, ellerinde yeterli miktarda deve olmadığını ve mevcutların da işe yaramaz olduğunu belirtmiştir. Bunun üzerine devlet, bu develerin Adana Beylerbeyi tarafından başka bir yerden temin edilmesini istemiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 208.

35 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 208; nr. 3606, s. 42-43.

36 BOA, *D.BŞM*, 1494, s. 9.

37 Beni Zeyd cemaati Boban aşiretine mensup olup Amik nahiyesinde bulunmaktadır. Bkz. Enver Çakar, *XVI. Yüzyılda Haleb Sancağı (1516-1566)*, Elazığ, 2003, s. 211-212.

38 BOA, *D.BŞM*, nr. 1494. Askerlerin tayinatı için satın alınan pirincin Kirmanşah'a naklinde Urban develeri istihdam edilmiştir. Bkz. *D.BŞM. ORH.* Dosya nr. 4, vesika nr. 185.

Konargöçerlerden başka İran seferlerinde ellerindeki develerle Bağdat-Kirmanşah ve Bağdat-Hemedan hatlarında nakliyeyi sağlayan "Abdallu devecileri"ne de değinmek gerekir. Kirmanşah ve Hemedan seferlerine ait masraf defterinde adlarından sıkça sözedilen "Abdallu devecileri" hakkında elimizde yeterli bilgi mevcut değildir. Fakat burada bahsi geçen Abdallulanın bir konargöçer aşireti olması muhtemeldir. Nitekim Yusuf Halaçoğlu, Çukurova civarında İfrâz-ı Zülkadriye cemaatleri arasında Abdallulann bulunduğunu belirtmektedir.[39] Cengiz Orhonlu, bu oymağı önce Yeni-il Türkmenleri arasında gösterirken daha sonra Dulkadirli oymakları arasında göstermiştir.[40] Cevdet Türkay ise Abdallu cemaatinin Bozok Sancağı Türkmen aşiretlerinden olduğunu belirtmektedir.[41] Bunun yanı sıra Safevîler devrinde Şamlu aşiretinin oymakları arasında Şam civarından İran'a gelen Abdallu adında bir oymağın bulunduğunu da belirtmekte fayda vardır.[42] Görüldüğü üzere Abdalluların mensubiyeti ile ilgili eldeki veriler biraz çelişkili görünmekle birlikte açık olan şudur ki Abdallular Hemedan kuşatması sırasında Bağdat'ta bulunan mühimmat ve zahirenin cephelere ulaştırılması işini üstlenmişlerdir. Üstelik 1500'ün üzerinde yük hayvanından oluşan sürülerle bunu gerçekleştirmişlerdir.[43]

Sefer sırasında bu konargöçerlerden başka Anadolu ve Rumeli'deki birçok sancak ve kazadan da deve temin edilmiştir.[44] Rumeli'deki bu kazaların başında; Bergos, Evreşe, Ferecik, Hatunili, İpsala, Kavak, Keşan, Şarköy, Yanbolu ve Zağra-yı atik ve cedid gelmektedir. Zira 1724 ile 1725 arasında bu kazalardan toplam 1.700 baş deve peyderpey cephelere sevk edilmiştir.[45] Bu develer önce İstanbul'a getirilmişler buradan Tebriz Seraskeri Abdullah Paşa'nın yanında nakliye hizmetinde istihdam olmak üzere Van tarafına ulaştırılmışlardır.[46] Cepheler ile Rumeli'deki bu kazalar arasındaki mesafe 2000 km.'nin üzerinde olmasına rağmen Rumeli'de özellikle İstanbul'a yakın olan kazalar devreye sokularak nakliye hususunda ortaya çıkması

39 Yusuf Halaçoğlu, *XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun İskân Siyaseti ve Aşiretlerin Yerleştirilmesi*, TTK, 3. Baskı, Ankara, 1997, s. 86, 134.

40 Orhonlu, *a.g.e.*, s. 66-67.

41 Cevdet Türkay, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Oymak, Aşiret ve Cemaatler*, İstanbul, 2001, s. 49.

42 Orhan F. Köprülü, "Abdal-Edebiyat," *DİA*, I, İstanbul, 1988, s. 62.

43 BOA, *D.BŞM*, nr. 1494, s. 8, 10; BOA, *D.BŞM*, nr. 1556, s. 2, 11, 13; BOA, *D.BŞM.ORH.*, Dosya nr. 3, vesika nr. 47; Dosya nr. 6, vesika nr. 20.

44 Anadolu'da deve temin edilen diğer yerler arasında Diyarbekir Eyaleti kazaları ile Aydın, Hamid, Karesi, Akşehir, Konya ve Harput sayılabilir.

45 H. 1136 senesinde Tebriz'e zahire ve mühimmat nakletmek üzere Rumeli'den 1220 deve temin edilirken H. 1137'de ise Revan seraskerinin talebi doğrultusunda 500 deve temin edilmiştir. Bkz. BOA, *D.BŞM*, nr. 1495; *MAD*, nr. 3156, s. 292; nr. 3375, s. 190-191.

46 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 190.

muhtemel sıkıntılar için gerekli tedbirler alınmıştır.[47] Zira bu kadar uzak mesafeden deve talep edilmesi bu konuda ortaya çıkan ihtiyacın boyutunu göstermesi açısından kayda değerdir.

Sancaklardan temin edilecek develer için öncelikle mübaşirler görevlendirilmiştir. Bunun dışında deve sürüsünün başına bir başbuğ[48] ile yolda sürünün kontrolünü sağlamak üzere her katara birer sarban, çoban, tayin edilmiştir.[49] Bir katar altı deveden meydana gelmekte olup 500 devenin olduğu bir sürüde 83 sarban yer almıştır. Aslında sarban sayısı fazla tutularak yol boyunca deve katarlarının daha sıkı kontrolü amaçlanmıştır. Zira 1724'te Serasker Abdullah Paşa cepheye planlanandan daha az sayıda devenin ulaşmasından yakınmış ve bunun önüne geçmek için katarlarda daha fazla sayıda sarbanın görevlendirilmesi gerektiğine vurgu yapmıştır.[50]

Zahire ve mühimmat naklinde kullanılan yollara paralel olarak develere bazı ana arterlerde daha fazla ihtiyaç duyulmuştur. Bunların başında seferler sırasında en önemli lojistik üslerden biri olan Trabzon gelmektedir. Çünkü sefer süresince cephelere ulaştırılmak üzere Trabzon'a zahire, mühimmat, silah ve asker sevk edilmiştir. Bu kapsamda iskeleye indirilen zahire, mühimmat ve silahlar develere yüklenmiş ve Erzurum üzerinden cephelere sevk edilmiştir. Öte yandan diğer bir üs olan Payas/İskenderun iskelelerine indirilen mühimmat da develerle cephelere ulaştırılmıştır. Şüphesiz ki sefer süresince develere sadece bu üslerde ihtiyaç duyulmamıştır. Çünkü Anadolu'da birçok sancak ve kazadan satın alınan zahire yine aynı bölgeden temin edilen develerle doğrudan cephelere yönlendirilmiştir.[51] Bu da gösteriyor ki taşıma kapasitelerinin fazla olması nedeniyle hem Anadolu'dan hem Rumeli'den zahire ve mühimmat naklederken develer sıkça kullanılmıştır.[52]

Develere ortalama 9-10 İstanbul kilesi[53] yani 225 ila 250 kg. zahire yüklenmiştir.[54] Bu miktarın belirlenmesinde muhtemelen develerin taşıma kapasiteleri etkili olmuştur. Örneğin, Sivas'tan Tebriz'e zahire nakletmek

47 BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 292-293.

48 BOA, *C.AS.*, nr. 25894.

49 "...â'yân-ı memleketden birer ve ikişer kimesne başbuğ olub develeri kendi yanlarına alub ve beher katar devenin birer sâr-bânları olub..." Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 159.

50 *Edremit Şer'iyye Sicili (EŞS)*, nr. 1230, s. 23.

51 H. 1136 senesinde Karaman Eyaleti'nden Tebriz'e gönderilmek üzere 750 deve talep edilmiştir. Karaman'dan 266, Teke'den 100, Kayseri'den 100, Aksaray'dan 56, Kırşehri'nden 56, Beyşehri'nden 87 ve Akşehir'den 85 baş deve talep olunmuştur. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 296-297.

52 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 190.

53 İstanbul kilesi 25 kg. üzerinden hesaplanmıştır.

54 Murphey, bu miktarın 9,5 kileye kadar çıktığını belirtmektedir. Bkz. Rhoads Murphey, *Osmanlı'da Ordu ve Savaş 1500-1700*, (Çev. M. Tanju Akad), İstanbul, 2007, s. 101.

üzere develere dokuzar kile zahire yüklenirken[55] Rişvan aşiretinden ve İfrâz-ı Dulkadriye Türkmenleri ve Yeni-il Türkmenlerinden temin edilen develere onar kile zahire yüklenmiştir.[56] Benzer örnekleri çoğaltmak mümkündür.

Deve temin eden deve sahiplerinin başka bazı yükümlülükleri de vardı: Her devede birer ikişer çift çuval ile urgan, yular, semer ve havut/deve semeri bulunmalıydı.[57] Çünkü semer ve yuları bulunmayan develerin kontrolünde ve nakliye hizmetinde kullanılmalarında zorluklar yaşanıyordu.[58]

Nakliyede kullanılan develer yevmiye[59] veya mesafe kıstaslı olmak üzere iki şekilde kiralanmıştır. Buna göre, yevmiye hesabıyla develerin günlük kiraları 24 ila 30 akçe arasında seyretmiştir.[60] Örneğin 1725 yılı Ekim ayında Sivas'tan Tebriz'e zahire nakleden develerin günlük kirası otuzar akçe olarak belirlenmişken aynı yıl aynı güzergâhta istihdam edilen develerin günlük kirası ise yirmi beşer akçe olarak belirlenmiştir.[61] Yine 1725'te Hoy civarına zahire nakletmek üzere Maraş, Kütahya, Konya, Rakka ve Adana'dan develer günlük yirmi beşer akçeye,[62] aynı yıl Türkmen aşiretlerinden kiralanan develer ise otuzar akçeye kiralanmıştır.[63] Tiflis seferi masraf defterindeki hesaplar incelendiğinde de nakliyede istihdam edilen her deve için sahiplerine günlük onar para yani otuzar akçe ödendiği anlaşılmıştır.[64] Ücret miktarı her ne olursa olsun devlet, deve sahiplerine kira bedellerinin peşin olarak ödenmesi hususuna sürekli vurgu yapmıştır. Bu doğrultuda deve sahiplerine üçer aylık ücretleri peşin olarak ödenmiştir.[65]

Develerin kiralanmasında uygulanan diğer yöntem ise mesafe hesabıdır. Buna göre seferler sırasında lojistik üslerden Van, Tiflis, Revan ve Tebriz civarına nakledilecek zahire ve mühimmat için her güzergâhın mesafesi göz önünde bulundurularak kira ücreti belirlenmiştir. Ancak ki-

55 BOA, *D.BŞM*, nr. 1531, s. 3.

56 *Balıkesir Şer'iyye Sicili (BŞS)*, nr. 720, s. 6; BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 254-55. Yine Halep'ten temin edilen develerin her birine 10'ar kile zahire yüklenmiştir. Bkz. BOA, *D.BŞM.ORH*, nr. 7, vesika nr. 195.

57 1724'te Sivas Eyaleti'nden tedarik olunacak nakliye vasıtalarının ikişer çift çuval, urgan, havut ve semerleriyle birlikte tedarik olunması istenmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 8; *Edremit Şer'iyye Sicili (EŞS)*, nr. 1230, s. 23.

58 BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 116.

59 Yevmiye; bir günlük çalışma karşılığı verilen ücret, gündelik. Bkz. http://tdkterim.gov.tr/bts/

60 Örneğin Revan seraskerinin yanında nakliye işlerinde istihdam edilmek üzere Rumeli'den tedarik edilen develerin beheri için günlük 24 akçe kira ücreti belirlenmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 292.

61 BOA, *D.BŞM*, nr. 1531; *C.AS.*, nr. 25894; *BŞS*, nr. 720, s. 23.

62 BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 99-104, 122-123.

63 Bu hizmetleri karşılığında deve sahiplerine toplam 11.250 kuruş ücret ödenmiştir. Bkz. BOA, *D.BŞM*, nr. 1494, s. 30.

64 Tiflis Seferinde yevmiye hesabı ile toplam 1.095 deve kiralanmış ve bunun için ordu hazinesinden 17.395 kuruş ödenmiştir. BOA, *MAD*, nr. 1943, s. 12-13.

65 BOA, *D.BŞM*, nr. 1531, s. 3; *C.AS.*, nr. 25894, 33803.

raların belirlenmesinde lojistik üsler civarındaki deve popülasyonu ile mevsim koşulları[66] ve cephelerin taleplerinin ivedilikle yerine getirilmesi gibi zorunlulukların da etkisini göz ardı etmemek gerekir. Çünkü altı ay içinde aynı güzergâhlarda istihdam edilen develer için farklı ücretler ödendiği görülmüştür. Örneğin tabloda görüldüğü üzere Erzurum-Revan arasında iki farklı partide mühimmat nakleden develerin kiraları birinde 9 kuruş iken diğerinde 12 kuruş olmuştur.[67]

Tablo 1.3. İran Seferlerinde Develerin Kira Bedelleri[68]

Güzergâh	Yük Hayvanları	Malın Cinsi	Kira Ücreti (kuruş)
Erzurum-Tiflis	Deve	Mühimmat	14
Erzurum-Van	Deve	Mühimmat	13
Erzurum-Tebriz	Deve	Mühimmat	14[69]
Erzurum-Revan	Deve	Mühimmat	9
Erzurum-Revan	Deve	Mühimmat	12
Kars-Tiflis	Deve	Mühimmat	7,5[70]

Sefer boyunca ulaşımın sağlanmasında kullanılan diğer yük hayvanları ise beygir ve katırlardır.[71] Beygirler ihtiyaç duyulan alanlara göre çeşitli adlarla tanımlanmışlardır. Mekârî beygiri zahire ve mühimmat naklinde,[72] tobkeşan beygiri topların cepheye naklinde,[73] saka beygiri ordunun su hizmetinde,[74] menzil beygiri haberleşme hizmetinde ve sâyishâne/seyishâ-

66 Nitekim bir taraftan kış mevsinin yaklaşmış olması bir taraftan da cephelere ivedilikle zahire ve mühimmat sevkedilmesi gerektiğinden Trabzon ambar emini yük hayvanlarına devlet tarafından belirlenen yirmişer akçelik günlük nakliye ücretine beşer akçe zam ile yük hayvanı temin edebilmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 121.

67 BOA, *D.BŞM.ERG.* Dosya nr. 3, vesika nr. 11, 75.

68 BOA, *D.BŞM.ERG.* Dosya nr. 4.

69 Her deveye birer kantar mühimmat yüklenmiştir. BOA, *D.BŞM.ERG.* Dosya nr. 4, vesika nr. 8.

70 BOA, *MAD*, nr. 1943, s. 14.

71 Osmanlı döneminde atın kullanımı için bkz. Yusuf Halaçoğlu, "At İslami Devir," *DİA*, IV, İstanbul, 1991, s. 28-31.

72 BOA, *D.BŞM*, nr. 1519, s. 3; *BŞS*, nr. 720, 28a. Cepheye sevk edilecek askerlerin eşyalarını yüklemek üzere her 10 nefere bir re's mekârî davarı tahsis edilmiştir.

73 BOA, *D.BŞM.ORH.*, nr. 5, vesika nr. 60.

74 Sefer sürecinde üç cephede de saka beygirleri kullanılmıştır. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 1943, s. 25; *D.BŞM*, nr. 1494, s. 10-11-12; *MAD*, nr. 135, vr. 16a.

ne[75] bargiri sefere giden askerlerin yüklerinin taşınması için istihdam edilmiştir. Katırlar ise kayıtlarda esterân olarak geçmektedir.

Tablo 1.4. 1724'te Tebriz ve Revan Seferlerinde Deve-Katır Temin Edilen Eyalet ve Sancaklar[76]

TEBRİZ			REVAN[77]	
Eyalet-Sancak	Deve	Katır	Eyalet-Sancak	Deve
Sivas	600	400[78]	Sivas	600
Karaman	750	-	Maraş	600
Adana	300	-	Kayseri-Teke	400
Maraş	150	100	Malatya	400
Halep	200	100	-	-
Kastamonu	-	100	-	-
Ankara-Çankırı	-	150	-	-
Alaiye-Tarsus	-	150	-	-
Toplam	2.000	1.000	Toplam	2.000

Beygir ve katırlar; Ankara, Aydın, Ayıntab, Bolu, Çankırı, Çıldır, Diyarbekir, Erzurum, Gerger, Hamidili, Harput, Hüdavendigâr, Karesi, Kars, Kastamonu, Kütahya, Malatya, Maraş, Menteşe, Rakka, Saruhan, Sığla, Sivas, Sultanönü, Teke, Tokat vb. eyalet, sancak ve kazalardan temin edilmiştir.[79] Bu saydığımız yerler arasında Ankara, Bolu, Çankırı ve Kastamonu'da

75 M. A. Ünal, sefer zamanında her on çerinin bir seyishanesi olduğunu belirtmekte ve bu beygirlerin tedariki için yeniçerilerden seyishane parası alındığından bahsetmektedir. Nitekim İran seferlerinde de her on nefer için bir beygir tahsis edilmiştir. Bkz. Mehmet Ali Ünal, *Osmanlı Tarih Sözlüğü*, İstanbul, 2011, s. 613; BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 84-90, 122.

76 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 164-167, 192-193.

77 Revan Seraskeri Ahmed Paşa'nın yanında zahire ve mühimmat naklinde istihdam edilmek üzere talep edilen bu develerin genellikle tablodaki eyalet ve sancaklardaki aşiretlerden temin edilmelerine vurgu yapılmıştır. Bu aşiretlerin ellerinde çok sayıda deve bulunması bunun gerekçesini oluşturmuştur. Bu aşiretlerden bazıları Sivas'taki Saraçlı, İlbeylü, Mamalu ve Maraş'taki Rişvanlı aşiretleridir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 192-193.

78 Katırlar, Sivas Eyaleti'ne bağlı olan Tokat, Eğin ve Arapgir civarından temin edilmiştir.

79 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 238-239, 140; 3598, s. 7; nr. 3606, s. 22, 95, 179; nr. 135, vr. 13a-b; *D.BŞM*. nr. 1531, s. 4; *D.BŞM.ERG.*, Dosya nr. 4.

katır ve beygirin çok daha fazla olduğu anlaşılmaktadır.[80] Beygir ve katırlardan herhangi bir ayrım olmaksızın cephelerin tümünde yararlanılmıştır.

Beygir ve katırların sarp arazilerde yük taşıyabilmeleri rağbet görmelerinde etkili olmuştur.[81] Bu nedenle olsa gerek İran seferlerinin her aşamasında beygirler istihdam edilmiştir. Örneğin bir şahi topun çekilmesi için altı beygir koşulurken birer beygir de yedek olarak tutulmuştur.[82]

Tablo 1.5. Trabzon'dan Zahire ve Mühimmat Naklinde İstihdam Edilen Katırlar (H. 13 C. 1136/9 Mart 1724)[83]

Eyalet-Sancak	Katır (Re's)
Kastamonu	300
Ankara ve Kengiri	200
Sivas-Tokat-Merzifon-Amasya	400
Bolu	400
Toplam	1.300

Zahire naklinde kullanılan beygir ve katırlara beş ila altı İstanbul kilesi zahire yüklenmiştir. Bu da beygirlerin 125 ila 150 kg. yük taşıdıklarını göstermektedir.[84] Taşıma kapasiteleri bakımından beygirler ile katırlar kıyaslandığında beygirlerin bir kile daha fazla yük taşıdığı anlaşılmaktadır. Katırlara beşer kile zahire yüklenirken beygirlere altışar kile yüklenmiştir.[85] Ancak beygirlerin taşıma kapasiteleri bir miktar daha artırılabilmektedir.

80 Örneğin 1724 yılı Mayıs ayında cephelere zahire ve mühimmat naklinde istihdam edilmek üzere Bolu Sancağı'ndan 400 re's katır, Ankara ve Çankırı sancaklarından 200 re's katır ve Kastamonu Sancağı'ndan 295 re's katır olmak üzere toplam 895 re's katır temin edilmiştir. Bunu takiben 1724 yılı Ekim ayında da Ankara, Çankırı ve Kastamonu sancaklarından Trabzon İskelesi'nden 1.000 re's katır talep edilmiştir. Bu kayıtlar göstermektedir ki Ankara, Bolu, Çankırı, Kastamonu sancaklarından İran seferleri boyunca çokça katır temin edilmiştir. Bkz. *Trabzon Şer'iyye Sicili* (TŞS), nr. 1883, s. 21, BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 28.

81 Trabzon-Erzurum güzergâhındaki yolun sarp olması ve araba işlemesine imkân vermediği kaydedilmiştir. Bkz. *TŞS*, nr. 1882, s. 57.

82 BOA, *D.BŞM.ERG.*, Dosya nr. 3, vesika nr. 88.

83 BOA, *MAD*, nr. 3375, 199-200.

84 Erzurum'dan Tasuc'a 3.000 kile arpa nakletmek üzere 500 beygir kiralanmış ve her birine ortalama altı kile yani 150 kg. arpa yüklenmiştir. Yine Erzurum'dan Hoy'a nakledilecek olan 648 İstanbul kilesi arpa 108 re's beygir yüklenmiş ki bu durumda her birine altışar kile arpa yüklendiği anlaşılıyor. R. Murphey ise beygirlerin yük taşıma kapasitelerinin maksimum 5,5 kile olduğunu ifade etmektedir. Bkz. BOA, *D.BŞM.ERG*, Dosya nr. 4, vesika nr. 56; BOA, *C.AS.*, nr. 14573; Rhoads Murphey, *Osmanlı'da Ordu ve Savaş 1500-1700*, (Çev. M. Tanju Akad), İstanbul, 2007, s. 101.

85 Sivas Eyaleti'nden Tebriz'e zahire naklinde kullanılmak üzere toplam 533 re's katır kiralanmış ve her katıra beşer kile zahire yüklenmiştir. Bkz. BOA, *D.BŞM*, nr. 1531, s. 4.

Örneğin Trabzon'dan Erzurum Kalesi'ne mühimmat nakleden beygirlerin her birine 22 batman yaklaşık 170 kg. mühimmat yüklenebilmiştir.[86] Bazı kayıtlarda ise mühimmatın ağırlığı yerine adedi verilmiş ve ve beygirlere kaçar adet yüklendiği belirtilmiştir. Örneğin Erzurum'dan Van'a nakledilmek üzere her beygire dörder humbara danesi yüklenmiştir.[87]

Tablo 1.6. İran Seferlerinde Beygirlerin Nakliye Ücretleri (1723/1725)[88]

GÜZERGÂH	TAŞINAN MALIN CİNSİ	KİRA ÜCRETİ (KURUŞ)
Erzurum-Van	Mühimmat	8
Erzurum-Hoy	Mühimmat- Arpa	8, 10[89]
Erzurum-Tasuc	Arpa	10[90]
Erzurum-Revan	Mühimmat	10
Erzurum-Tebriz	Arpa	10
Kars-Tiflis	Mühimmat	3,5[91]
Erzurum-Tiflis	Mühimmat	5[92]
Trabzon-Erzurum	Mühimmat	5
Trabzon-Kars	Mühimmat	8
Trabzon-Erzurum	Mühimmat	2,5

Nakliyede kullanılan beygir ve katırlar birkaç istisnai durum haricinde yevmiye hesabı ile kiralanmışlardır. Buna göre bir beygir veya katırın günlük kira ücreti 25 ila 30 akçe arasında değişmiştir. Örneğin Anadolu'daki sancak ve kazalardan temin edilen beygirler yirmi beşer akçeye kiralanmışken[93] Erzurum'dan Tebriz'e zahire ve mühimmat nakleden beygirler ile Tiflis Seferinde istihdam edilen beygirler günlük otuzar akçeye kiralanmış-

86 1724 Şubatında 2.640 batman mühimmat Trabzon'dan Erzurum Kalesi'ne nakledilmek üzere 120 bargire yüklenmiştir. Buna göre her bargire 22 batman mühimmat yüklenmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3288, s. 181.

87 BOA, *MAD*, nr. 1943, s. 16.

88 BOA, *D.BŞM.ERG.* Dosya nr. 4, *MAD*, nr. 3288, s. 181; nr. 1943, s. 16-18.

89 BOA, *D.BŞM.ERG.* Dosya nr. 4, vesika nr. 29; *D.BŞM.ORH.*, Dosya nr. 6, vesika nr. 22.

90 Toplam 3 bin kile arpa 500 bargire yüklenmiştir. Bu durumda her bargire altışar kile arpa yüklenmiştir. BOA, *D.BŞM.ERG.* Dosya nr. 4, vesika nr. 56.

91 BOA, *MAD*, nr. 1943, s. 16.

92 BOA, *MAD*, nr. 1943, s. 16.

93 Anadolu Eyaleti'ndeki bazı sancaklardan talep edilen 500 deve ile 1.000 re's katırın nakliye hizmeti bedeli olarak sahiplerine günlük 25 sağ akçe ücret ödeneceği belirtilmiştir. Bkz. BOA, *D.BŞM*, nr. 1531; *MAD*, nr. 3156, s. 287; 3606, s. 179-180; *BŞS*, nr. 720, s. 23.

tır.[94] Beygir ve katırlar da genellikle üçer aylık sürelerle kiralanmış ve kira bedelleri sahiplerine peşin olarak ödenmiştir.

Yevmiye usulü dışında develerde olduğu gibi beygirlerin kiralanmasında da uygulanan diğer yöntem mesafe hesabıdır. Buna göre Trabzon-Erzurum, Trabzon-Kars ve Erzurum-cepheler ve Kars-cepheler güzergâhları için mesafeler göz önünde bulundurularak her güzergâh için ayrı ayrı nakliye ücreti belirlenmiştir. Örneğin Trabzon-Erzurum güzergâhı için beşer kuruş, Trabzon-Kars güzergâhı için sekizer kuruş nakliye ücreti ödenmiştir.[95]

Bunun yanı sıra beygirlere ödenen ücretlerde hem aynı yıl içinde hem de yıldan yıla farklılıklar tespit edilmiştir. Örneğin Erzurum-Van arasında mühimmat nakleden beygirlere 1722 yılı sonlarına doğru dörder kuruşa, 1723 yılı Ekim ayında altışar kuruşa ve 1724'te sekizer kuruşa nakliye ücreti ödenmiştir. Ancak 1723'te Erzurum'dan Van Kalesi'ne demir nakleden beygirler için dokuzar kuruş üzerinden ödeme yapılmıştır.[96] Mesafe hesabıyla kiralanan beygirlerin ücretlerinde mesafelerin eşitliğine rağmen farklılıklar olduğu görülüyor. Yine Erzurum-Hoy arasında arpa nakleden beygirler için sekizer kuruş nakliye ücreti ödenirken aynı güzergâhta mühimmat nakleden beygirler için onar kuruş nakliye ücreti ödenmiştir.[97] Ücret tablosundaki bu değişkenliğin sancak ve kazalardaki beygirlerin popülasyonu, mevsim koşullarının etkisi ve görevlilerin beygir temininde yaşadıkları sıkıntılardan kaynaklandığı sanılmaktadır.

Taşınan yük miktarına göre nakliye ücretlerinin belirlendiği olmuştur. Örneğin 1724'te Erzurum ve Karahisar-ı Şarkî'den alınan zahireyi Hoy ve Tasuc civarındaki Osmanlı ordusuna nakledecek beygirlerin taşıyacakları her kile için doksanar akçe ücret belirlenmiştir. Her beygire 1,5 somar,[98] altı İstanbul kilesi, yüklenmiş ve bunun karşılığında toplam 540 akçe yani 4,5 kuruş ödenmiştir.[99]

94 BOA, *D.BŞM.ERG.* Dosya nr. 4, vesika nr. 57. Tiflis Seferinde yevmiye hesabı ile 1.518 beygir kiralanmış ve bu hizmetleri karşılığında beygir sahiplerine ordu hazinesinden 65.048 kuruş ödeme yapılmıştır. BOA, *MAD*, nr. 1943, s. 15-16.

95 *TŞS*, nr. 1882, s. 57.

96 BOA, *MAD*, nr. 1943, s. 16-17.

97 BOA, *D.BŞM.ERG.* Dosya nr. 4, vesika nr. 29; *D.BŞM.ORH.*, Dosya nr. 6, vesika nr. 22.

98 Somar, buğday ve arpa için kullanılan bir ölçü olup genellikle Doğu Anadolu'da kullanılmıştır. Fakat bu ölçünün standart bir karşılığı bulunmamaktadır. Kaynaklar incelendiğinde Erzurum'da kullanılan somarın sekiz İstanbul kilesi, Erzincan'da ise 205,248 kg. olduğu belirtilmiştir. H. İnalcık ise bir somarın 12 İstanbul kilesi/307,966 kg. olduğunu kaydetmiştir. Bkz. M. Ali Ünal, *a.g.e.*, s. 623, Halil İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600)*, (Çev. Ruşen Sezer), İstanbul, 2003, s. 253; s. Ünal Taşkın, *Osmanlı Devleti'nde Kullanılan Ölçü ve Tartı Birimleri*, Yüksek Lisans Tezi, Elazığ, 2005, s. 107. Oysa İran seferleri sırasında somarın kg. karşılığı ile ilgili daha farklı sonuçlara ulaşılmıştır. Buna göre Ardahan, Göle, Kars ve Erzurum'da bir somarın dört İstanbul kilesi yani 102,6356 kg. üzerinden işlem gördüğü tespit edilmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 64, 66-67; nr. 3156, s. 18-19.

99 Bu durumda bir bargir için 540 akçe yani 4,5 kuruş ücret ödenmiştir. BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 30. (H. 10 Ca 1137/ M. 25 Ocak 1725).

Cephe ardında ve cephede nakliye hizmetinde kullanılacak olan bu hayvanlar görevlendirilen mübaşir ile başbuğlarının denetiminde yola çıkarılmışlardır. Yolda hayvanların bakımının sağlanması ve güvenli bir şekilde istenilen yere ulaştırılması için her katarda harbende denilen çobanlar bulundurulmuştur.[100]

Osmanlı tarımsal yapısının temel unsurlarından olan öküz ve mandalar da seferberlik söz konusu olduğunda diğer hayvanlarla birlikte mühimmat ve zahirenin naklinde kullanılmışlardır. Bunlar genellikle arabalara koşulmuşlardır. Bu yönüyle arabaların işlemesine elverişli arazide yani Erzurum-Tiflis[101] ve Erzurum-Revan ve Erzurum-Tebriz[102] güzergâhlarında nakliye işlerinde öküz ve mandalar istihdam edilmişlerdir. Buna karşın Trabzon-Bayburt, Bağdat-Kirmanşah ve Bağdat-Hemedan hatlarında öküz ve mandalar dolayısıyla da arabalar hemen hiç kullanılmamıştır.

Kuşatmaların en önemli silahları olan büyük toplar ile şahilerin ve mühimmatın naklinde top arabalarına öküz ve mandalar koşulmuşlardır. Örneğin Erzurum Kalesi'nden on adet büyük topun Tiflis'e nakli için 220 çift manda temin edilmiştir. Buradan bir kıta topun 20 çift mandayla nakledildiği anlaşılmaktadır.[103]

Arabalara koşulan öküz ve mandaların genç ve güçlü olmalarına dikkat edilmiştir.[104] Yolda hayvanların telef olma ihtimali göz önünde bulundurularak her on hayvan için bir yedek tutulmuştur. Öküz ve mandalar arazi yapısı dolayısıyla beygirler gibi nallanmış ve hayvanların bakımı ve kontrolü için başlarında çobanlar görevlendirilmiştir.[105] Çobanlara yaptıkları bu iş karşılığında belirli bir ücret ödenmiştir.[106]

Harekât süresince nakliye hizmetinde kullanılan öküz ve mandaların sayısını masraf defterlerinden ortaya çıkarmak mümkündür. Bu minvalde Kars-Tiflis hattında 1.130 baş, Erzurum-Tebriz hattında 6.000 baş, Kars-Revan hattında 2.070 baş öküz istihdam edilmiştir. Fakat rakamlar bununla sınırlı olmasa gerek.[107] Çünkü zahire ve mühimmat nakli ile ilgili emirlerde genellikle nakliyede kullanılacak deve, beygir, katır, öküz ve manda gibi

100 BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 287.
101 BOA, *MAD*, nr. 1943, s. 18.
102 Tebriz'e zahire nakletmek üzere aşiretlerden talep edilen 6.000 re's öküze zahire yüklenmiş ve öküzlerin ücretleri Erzurum Gümrük Emini tarafından karşılanmıştır. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 41.
103 BOA, *D.BŞM.ERG.*, Dosya nr. 3, vesika nr. 88.
104 BOA, *D.BŞM.ERG.*, Dosya nr. 4, vesika nr. 74.
105 BOA, *D.BŞM.ERG.*, Dosya nr. 3, vesika nr. 88.
106 Revan'ın fethinden sonra buradaki topların bir kısmının Gence'ye ulaştırılması gerektiğinden Revan'dan camızlara yüklenen toplar Kür civarına ulaştırılmıştır. Bu nakliye sürecinde görev yapan 80 kişiye 320 kuruş ödenmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 135, vr. 24b.
107 BOA, *MAD*, nr. 1943, s. 18; nr. 3156, s. 41, nr. 135, vr. 13b.

hayvanların isimleri tek tek zikredilmesine rağmen bazı emirlerde yük hayvanları isimleri zikredilmek yerine sadece davar tabiri kullanılmıştır. Örneğin 1725'te Tebriz'e zahire ve mühimmat naklemek üzere 10.000 baş davar tedarik edilmesi istenmiştir.[108] Sadece bu örnek dahi İran seferleri sırasında nakliye hizmeti için binlerce yük hayvanının kullanıldığını göstermektedir.

Develer gibi öküzler de konargöçer aşiretlerden temin edilmiştir.[109] Bunun yanı sıra özellikle topların taşınması söz konusu olduğunda kısa mesafelerde öküz ve mandalardan yararlanılmıştır. Peki, bu hayvanlar bir günde ne kadar mesafe katetmekteydiler? Topların nakli ile ilgili bir kayıttan yola çıkarak bu soruya cevap aranacaktır. 1725'te Erzurum'dan Tebriz'e ulaştırılmak üzere yola çıkarılan top ve balyemez kundaklarının Pasinler'den Eleşkirt'e nakledilmesi için Pasinler'e bağlı köylerden 87 çift manda kiralanmıştır. Bu mandalar Pasinler - Eleşkirt arasındaki mesafeyi beş günde katetmiştir. Pasinler - Eleşkirt arası aşağı yukarı 94 km. olduğuna göre mandaların günde 18,8 km. yol katettiği anlaşılmaktadır.[110]

Diğer yük hayvanlarında olduğu gibi öküz ve mandalar da hem yevmiye hem mesafe hesabıyla kiralanmıştır. Yevmiye hesabıyla günlük kırkar akçe nakliye ücreti ödenirken mesafe hesabıyla Kars-Tiflis güzergâhında 1 ila 1,5 kuruş ödenmiştir. Fakat zaman zaman öküz ve mandaların satın alındığı da olmuştur. Böyle durumlarda öküz ve mandaların çifti için kırk beşer kuruş ödenmiştir.[111]

Seferde kullanılan nakliye vasıtalarının sonuncusu arabalardır. Özellikle topların ve bazı sefer mühimmatının nakli arabalarla gerçekleştirilmiştir. Osmanlı seferleri üzerine yapılan incelemelerde arabaların daha çok batı yönlü seferlerde kullanıldığı görülmektedir.[112]

Arabalar, develer ve beygirlere nazaran çok daha fazla yük taşıma kapasitesine sahiptir. Çünkü bir arabaya 600 ila 1.000 kg. yük yüklenebilirdi. Fakat İran seferlerinde zahire ve mühimmat naklinde arabalardan çok yük hayvanları ön plandadır. Görünürde bir çelişki olarak algılanabilecek bu durumun aslında birçok nedeni vardır. Bunları iki başlık altında top-

108 BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 41.

109 BOA, *MAD*, nr. 1943, s. 18; nr. 3156, s. 41.

110 BOA, *D.BŞM.ERG.*, Dosya nr. 4, vesika nr. 76.

111 BOA, *D.BŞM.ERG.*, Dosya nr. 3, vesika nr. 88, nr. 4, vesika nr. 76; *MAD*, nr. 3375, s. 111; nr. 1943, s. 18.

112 Osmanlı Devleti'nin Viyana, Kamaniçe ve Mora seferlerinde zahire ve mühimmat naklinde arabalar sıklıkla kullanılmıştır. Bu arabaların sirem, at arabaları, koçu arabaları ve öküz arabaları gibi çeşitleri de bulunmaktadır. Bkz. Meryem Kaçan Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, 2001; M. Yaşar Ertaş, *Sultanın Ordusu (Mora Fethi Örneği 1714-1716)*, İstanbul, 2007; Mustafa Nuri Türkmen, *Kamaniçe Seferinin Lojistik Hazırlıkları*, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2002. Mehmet İnbaşı, *Ukrayna'da Osmanlılar Kamaniçe Seferi ve Organizasyonu (1672)*, İstanbul, 2004.

layacak olursak; birincisi arabanın kendi doğası ve mekaniğinden kaynaklanan nedenlerdir. Öküzlerle çekilen her arabayı idare etmek için bir kişi görevlendirilirken altı deve veya beygir için bir kişi görevlendiriliyordu. Yine arabalar yollarda bozulabilirken ve bakımları gerekirken devenin yolda beslenmesi daha kolaydır ve deve uzun süre susuzluğa dayanabilmektedir.[113] İkinci neden, bölgenin coğrafi şartları özellikle de arazi yapısı ile yakından ilintilidir. Zira İran seferlerinde cephe gerisinde kalan Doğu Anadolu'nun arazi yapısının engebeli ve yükseltisinin fazla olması bazı yerlerde arabaların kullanılmasına olanak vermemiştir. Bu nedenle arabalar ancak arazinin düz olduğu yerlerde kullanılabilmiştir. Buralarda da demir tekerlekli kağnı arabaları tercih edilmiştir.[114]

İran seferlerinde Trabzon ile diğer bir lojistik üs olan Erzurum arasında zahire ve mühimmat akışından bahsetmiştik.[115] Dolayısıyla bu iki merkezi birbirine bağlayan yol, ulaşımın sağlanmasında son derece mühim bir yere sahiptir. Trabzon'dan başlayan bu yol Zigana Geçidi ile Harşıt Vadisi'ne bağlanmakta ve buradan Bayburt'a ulaşmaktaydı.[116] Yolun Bayburt'a kadar olan kısmının dağlık, kayalık, uçurum ve bataklık olması bu yolda arabaların kullanılmasını imkânsız hale getirmiştir.[117] Öte yandan mevsim koşulları da arabaların yılın her ayında kullanılmasını engellemiştir. "Araba işleme mevsimi" tabirinin kullanılması bunu doğrulamaktadır.[118] Bu nedenle Trabzon-Erzurum yolunda ulaşım genellikle yük hayvanlarıyla sağlanmıştır. Hayvanlar yüklerini Bayburt veya Erzurum'a ulaştırdıktan sonra

113 İlhan Tekeli-Selim İlkin, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Ondokuzuncu Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler," *Çağını Yakalayan Osmanlı!*, (Yay. Haz. E. İhsanoğlu-M. Kaçar), İstanbul, 1995, s. 407.

114 BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 300.

115 Trabzon-Erzurum arasındaki yol çok eski dönemlerden beri kullanılagelmiş olup Osmanlı döneminde de etkinliğini korumuştur. Bu yol ile ilgili olarak bkz. M. Yaşar Ertaş, "Osmanlı Devleti'nde Trabzon-Erzurum Güzergâhına Alternatif Yol Oluşturma Teşebbüsü (1744-1746), *Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu*, (Yay. Haz. M.K. Arslan-H.Öksüz), C. I, Trabzon, 2002, s. 161-172.

116 Trabzon'un yeryüzü şekilleri incelendiğinde yüzde 76'sının dağlar yüzde 22,4'ünün platolarla kaplı olduğu görülmektedir. Birkaç düzlük dışında ova bulunmamaktadır. Trabzon ile Erzurum (Doğu Anadolu) arasındaki bağlantıyı sağlayan tarihi Zigana Geçidi'nin yükseltisi 2.036 metredir. Güney Kafkasya ve İran ile bağlantıyı sağlayan bu yol Trabzon'dan başlayıp Değirmendere Vadisi'ni takip ederek Zigana Geçidi'nde 2.025 metreye yükselmekte buradan Harşit Vadisi'ne (900 m.) inerek Gümüşhane'den geçip önce Vavuk Geçidi'nden (2.300m.) Çoruh havzasına ve sonra da Bayburt'a ve buradan da Kop Dağı Geçidi'nden (2.300 m.) Yukarı Fırat havzasına ve Erzurum'a ulaşıp oradan da doğuya doğru devam etmektedir. Bkz. Yurt Ansiklopedisi, "Trabzon," X, 1982, s. 7169-7280; M.C. Şehabeddin Tekindağ, "Trabzon," *İA*, XII/I, MEB, 2001, s. 455-477.

117 Temel Öztürk, *İki Savaş Döneminde Trabzon (1680-1690/1723-1746)*, Doktora Tezi, İÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2004, s. 157.

118 BOA, *MAD*, nr. 14351, s. 176.

arabalar devreye sokulabilmiştir.[119] Örneğin 1724'te Trabzon'dan Tebriz'e zahire nakli için Erzurum, Tercan, Bayburt, Erzincan, Şiran, Karahisar-ı Şarkî, Kemah, Gercanis, Teknan, Kuruçay, Kelkit vs. yerlerden 2.000 adet araba istenmiştir.[120] Ancak arabaların Trabzon'dan itibaren kullanılması mümkün olmadığından yük hayvanlarına yüklenen zahire düz araziye yani Bayburt Ovası'na indirildikten sonra arabalara yüklenmiştir.[121]

Bunun yanında seferler sırasında hem cephelerin artan zahire ve mühimmat ihtiyaçları hem de bu konularda orduya sıkıntı çektirilmemesi için bazı güzergâhlarda araba ihtiyacı zorunlu hale gelmiştir.[122] Zira arabaların yük hayvanlarına nispeten taşıma kapasiteleri daha fazladır.[123] Mesela Trabzon-Van hattında zahire taşıyan deve ve beygirlerin bu mesafeyi gidip gelmeleri 35-40 günü buluyordu. Bu da ordunun zahire sıkıntısı yaşamasına sebep olabilirdi.[124] Oysa yük hayvanlarından daha fazla kapasiteye sahip olan arabalar devreye sokulduğunda hem bir seferde çok daha fazla zahireyi cepheye ulaştırmak mümkün hale gelecek hem de Trabzon İskelesi'nde bekletilen zahire bozulmadan cephelere ulaştırılmış olacaktır. Bu doğrultuda yukarıda belirttiğimiz üzere düz arazide arabalara işlerlik kazandırılmaya çalışılmıştır.

Arabalar temin edilirken mevsim şartları ve bölgenin özellikleri dolayısıyla demir tekerlekli arabalarla kapaklı arabalar tercih edilmiştir.[125] İran seferleri boyunca zahire ve mühimmat naklinde kullanılan arabaların sayısını tam olarak söylemek zor olmakla birlikte Erzurum, Sivas ve Çıldır eyaletleri gibi Doğu Anadolu'daki idari birimlerden de araba temin edilmiştir. Ayrıca Tiflis cephesinde de deve ve beygirlerin yanı sıra arabalardan yararlanılmıştır.[126] Yine Revan kuşatmasında askerlerin tayinatlarını ve harp malzemelerini nakletmek üzere Erzurum'dan itibaren arabalar kullanılmıştır.[127]

119 BOA, *MAD*, nr. 3598, s. 231.
120 BOA, *D.BŞM.ERG.*, Dosya nr. 4, vesika nr. 64.
121 BOA, *MAD*, nr. 3598, s. 231; nr. 3288, s. 176.
122 Tiflis kuşatmasında Erzurum ve Kars'tan Serasker İbrahim Paşa'nın yanına un, top ve yuvarlak naklinde öküz arabalarından yararlanılmıştır. Bu iş için 401 adet öküz arabası kullanılmış olup bu arabalar için toplam 5.062,5 kuruş ödeme yapılmıştır. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 1943, s. 11-12.
123 Örneğin bir kağnı arabasına 20 kileden fazla zahire yüklemek mümkündür. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 10-11; nr. 3606, s. 154.
124 BOA, *MAD*, nr. 3598, s. 231.
125 BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 300-301.
126 Tebriz'e zahire nakletmek üzere 1.500 adet öküz arabası talep edilmiş fakat bu talebin ancak 1.011'i karşılanabilmiştir. Yine Tiflis Seferi'nde Çıldır'dan Tiflis'e un naklinde ve Erzurum ve Kars'tan zahire ve mühimmat naklinde arabalar kullanılmıştır. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 14, 297; nr. 1943, s. 11-12.
127 BOA, *D.BŞM.ERG.*, Dosya nr. 4, vesika nr. 88-89.

Arabaların kapasiteleri hakkında ayrıntılı veriler bulmak zor olsa da bilinen bir gerçek var ki o da arabalar diğer yük hayvanlarına göre daha fazla yük taşımakta ve kapasiteleri değişmekteydi. Örneğin Sivas'tan temin edilen arabalar ile Erzurum'dan temin edilen arabaların kapasiteleri birbirinden farklıydı. Erzurum'da bir arabaya 12 kile zahire yüklenirken Sivas'ta kağnı arabasına 25 kile zahire yüklenebilmiştir.[128] Bu doğrultuda H. 1137 senesinde Sivas Eyaleti'nden talep edilen 22 adet arabaya 1.090 batman un yüklenmiştir. Bu nakliyede her arabaya yaklaşık 380 kg. civarında un yüklendiği ortaya çıkmaktadır.[129] Bu rakam bir arabanın kapasitesi için oldukça az görünmektedir. Nitekim aynı yıl yine Sivas'tan Hoy'a zahire nakledecek arabaların her birine yirmi beşer kileden fazla, yaklaşık 625 kg., zahire yüklenmiştir.[130] Bu da gösteriyor ki bir araba bir devenin taşıdığı yükün iki katından fazlasını taşıyabilmektedir. Hatta öküzler tarafından çekilen arabalarda yükün 1.000 kg.'a kadar çıktığı belirtilmektedir.[131]

Arabalar kiralanırken kira ücretleri aylık olarak belirlenmiştir. Arabaların nakliye hizmetinde kullanılacakları süre tam olarak belli olmadığından sahiplerine birer aylık kira ücretleri peşin olarak ödenmiştir. 1724 senesinde Mustafa Paşa'nın yanına sevk edilmek üzere kiralanan her araba için aylık 5 kuruş ücret ödenmiştir.[132] Yine Erzurum'dan Tiflis ve Tebriz'e un ve top nakleden arabalar için de kira bedeli olarak aylık 5 kuruş fiyat belirlenmiştir.[133] Fakat bu ücret tüm sefer boyunca geçerli, sabit bir ücret değildir. Çünkü bazen bir araba için aylık 7,5 kuruşa kadar ödeme yapılabilmiştir. Kira bedellerinin değişkenliğinde araba temininde yaşanan birtakım sıkıntıların etkisi muhtemeldir. Zira yük hayvanları ile kıyaslandığında araba temini daha zordur. Üstelik arabalar için ödenen ücret aylık beşer kuruş yani günlük yirmişer akçedir. Oysa deve ve beygirler için günlük 25 ila 30 akçe arasında nakliye ücreti ödenmiştir. Arabaların taşıma kapasiteleri hesaba katıldığında aylık ücretlerinin yedişer buçuk kuruşa, günlük otuzar

128 BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 21, 138.

129 Erzurum'dan satın alınan 1.090 batman un bu 22 arabaya yüklenmiştir. 1.090 batman 8.390 kg. etmekte olup bu miktar 22 arabaya paylaştırıldığında ortalama her arabaya 380 kg. un yüklendiği sonucuna ulaşılmaktadır. Bkz. BOA, *C.AS.*, nr. 14573.

130 BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 10.

131 Ümit Ekin, *XVII.-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaşım ve İletim Örgütlenmesi Üzerine Bir Araştırma*, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2002, s. 63.

132 Erzurum'dan temin edilen 40 araba için bir aylık kira bedeli olarak toplam 200 kuruş ödenmiştir. Bkz. BOA, *D.BŞM.ERG*, Dosya nr. 4, vesika nr. 88.

133 BOA, *MAD*, nr. 1943, s. 11-12, BOA, *C.AS.*, nr. 14573.

akçeye, yükseltilmesini makul olarak değerlendirmek gerekir.[134] Devletin araba sahiplerine paralarını zamanında ödeme gibi yükümlülüğü bulunurken araba sahiplerinin de bazı yükümlülükleri vardı. Yolda arabaların onarımı gerektiğinde veya hayvanlar iş göremez duruma geldiklerinde bunların yenilenmesi araba sahiplerinin göreviydi.[135] Bunun karşılığında arabaların sefer hizmetindeki işleri sona erdiğinde arabalar ve öküzler sahiplerine teslim edilecekti.[136]

Aynı eyaletten arabalar temin edilirken hem kiralama hem de satın alma yönteminin uygulanması tamamıyla görevlinin tasarrufuyla ilgilidir. Nitekim seferin Erzurum ve çevre eyaletlerdeki organizasyonunda aktif rol oynayan Erzurum Gümrük Emini Osman Ağa bunun örneklerindendir. Bu uygulamada belirleyici etkenin ne olduğu bilinmese de bir mahalleden arabalar kiralanırken başka bir mahalleden satın alındığı olmuştur. Konuyla ilgili belgelerde "iştira" olarak bahsedilen satın alma işlemlerinde ödenen ücretler ve şartlar farklılıklar göstermektedir. Kiralama usulünde olduğu gibi satın alınırken de arabalarla birlikte arabayı çekecek olan hayvanlar da bu işleme dahil edilmiştir. Ancak bu hayvanların cinsleri hakkında herhangi bir bilgi verilmemiştir. Fiyatlar tespit edilirken birim olarak arabalar esas alınmış olup her araba için 50 kuruş fiyat belirlenmiştir. Bunun yanında yine her arabada kullanılmak üzere birer çift hayvan da arabalarla birlikte teslim edilmiştir.[137]

Seferberlik kapsamında gerek cephe ardında gerek cephede istihdam edilen nakliye vasıtaları hedeflerine nasıl ulaştırılıyordu? Şimdiye kadar yapılan çalışmalarda askerlerle mühimmat ve zahirenin cepheye ulaştırılması hakkında bilgilere yer verilmişken bu kadar fazla sayıda hayvanın cepheye hangi şartlar altında ulaştırıldığına dair herhangi bir bilgi yer almamaktadır.

Daha önce de belirttiğimiz gibi hayvanlar her katarın başında birer çobanla yola çıkarılmıştır. Bu katarların bazen 500'ü aşkın büyük bir sürü halinde ilerlemeleri gerekiyordu. Askerlerin sevkinde olduğu üzere hayvanlar sevk edilirken de menzil güzergâhları takip edilmiş ve güzergâh boyun-

134 H. 19 Cemaziyelevvel 1137'de Tebriz'deki Osmanlı askerlerinin iaşeleri için Sivas'tan satın alınacak olan 60 bin kile zahirenin Hoy kasabasına nakledilmesi için 1.200 re's yük hayvanının istihdamı öngörülmüştür. Ancak 60 bin kile zahirenin bu kadar sayıda yük hayvanlarıyla nakledilmesinin mümkün olmadığı bildirilmiş ve bunun üzerine zahirenin arabalar ile nakledilmesi ve her arabaya günlük otuzar akçe nakliye ücreti verileceği kaydedilmiştir. Yine Tokat'tan kiralanan arabalar için de günlük otuzar akçe nakliye ücreti ödenmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 10; nr. 3606, s. 406.

135 BOA, *D.BŞM.ERG*, Dosya nr. 4, vesika nr. 88.

136 BOA, *D.BŞM.ERG*, Dosya nr. 4, vesika nr. 89.

137 BOA, *D.BŞM, ERG*, Dosya Nr: 4, vesika nr. 85, 86.

ca hayvanların dinlenmesi ve doyrulması için mola verilmiştir. Bunun için hayvanlar menzillere ulaşmadan önce gerekli miktarda arpa ve saman buralarda hazır tutulmuştur.[138] Konu ile ilgili çalışmalarda bir devenin günlük 4 kg. arpa ile 9,4 kg. saman bir atın ise 6,4 kg. arpa ile 5,2 kg. saman tükettiği belirtilmiştir.[139]

Arpa ve samanla doyurulan hayvanlar yoldaki hanlar ve ahırlarda dinlendirilmiştir. Bu kapsamda yapılan tüm masraflar mübaşir tarafından karşılanmıştır. Ayrıca hayvanların barınak ve beslenme ihtiyaçlarının karşılanması için güzergâhtaki yerel idareciler ile âyanlar da haberdar edilmiştir.[140]

Seferde ulaşım hizmetinde kullanılan hayvanlar özellikle iskelelerde zahire ve mühimmat hacminin çok fazla olması dolayısıyla bir defa yük taşıdıktan sonra hemen salıverilmemişlerdir. Nakliye vasıtası temin etmenin sıkıntıları ve cephelerin ihtiyaçları bunda en önemli etkendir. Örneğin Trabzon ve Erzurum'dan Revan'a zahire nakleden hayvanlar yüklerinin boşaltır boşaltmaz bırakılmamış ve yeniden zahire yüklenmek üzere Erzurum'a yönlendirilmiştir. Gidiş yolunda olduğu gibi dönüş yolunda da hayvanların kontrolünü sağlamak üzere katarların başına güvenilir kişiler tayin edilmiştir.[141]

Öte yandan lojistik ikmali her cephede aynı düzeyde ilerlememiştir. Cepheler arasında lojistik organizasyonundaki farklı özellikleri ile Kirmanşah ve Hemedan cepheleri hemen dikkati çekmektedir. Bölgedeki Osmanlı ordusunun lojistik ikmalinin sağlanmasında başlıca üç aktör rol oynamıştır. Bunlar: Konargöçer aşiretler, müteşebbisler ve Celilizâdelerdir.

Konargöçer aşiretlerin seferlerde lojistik ikmalinin sağlanmasında rol almaları hatta bunun kendileri için bir gelir kaynağı olması öteden beri bilinen bir durumdur. 18. yüzyıla gelindiğinde bu alışıldık durumda herhangi bir değişme olmamış ve İran seferlerinde de cephelerin lojistik ikmalini sağlamak üzere aşiretlerin ellerindeki hayvanlar kiralanmıştır. Bölgedeki Arap, Kürt ve Türkmen aşiretleri ellerindeki develerle bu organizasyona dahil edilmişlerdir. Burada dikkat çekilmesi gereken husus Safevî'lere tabi bazı aşiretlerin de Osmanlı ordusunun nakliye hizmetinde yer almış olmasıdır. Bunlar; Şahseven, Bayat ve Horasanlı aşiretleridir. Oysa savaş öncesinde ve savaş sırasında Şahseven aşireti İran topraklarında etkinliği fazla olan bir aşirettir. Hatta bu aşiretin İran'da ilerleyen Osmanlı ordusunu

138 BOA, *D.BŞM.ERG.* Dosya nr. 3, vesika nr. 88.
139 Faroqhi, "a.g.m.," s. 529; Ekin, "a.g.t.," s. 72.
140 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 240, nr. 3606, s. 95.
141 BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 50.

engelleme konusunda çeşitli faaliyetleri de olmuştur.[142] Bayatlara gelince, Türk boylarından olup Hemedan'ın güneydoğusundaki Kezzâz ve Girihrûd bölgesinde yaşamaktaydılar.[143] F. Sümer bunların Halep Türkmenleri Bayatlarının bir kolu olduğunu belirtmektedir.[144]

İşte bu aşiretler 1725 yılı Haziran ayı sonundan Eylül ayı başlarına kadar 75 gün süreyle ellerindeki develeri Hemedan'a zahire taşımak üzere kiralamışlardır. Şahseven aşiretinden 400 deve, Bayat ve Horasanlı aşiretlerinden 200 deve bu işte istihdam edilmiş ve süre sonunda deve sahiplerine ücretleri ödenmiştir.[145] Normal şartlar altında seferlerde aşiretlerin ellerindeki hayvanların kiralanması olağan bir durumdur. Fakat buradaki örnek farklılık arz etmektedir. Çünkü Kirmanşah ve Hemedan gibi iki önemli şehrin Osmanlıların eline geçmesinden hemen sonra bu bölgede yaşayan aşiretlerin ellerindeki develeri Osmanlı ordusu için kiralamaları aslında Osmanlı otoritesini kabullenmelerinin bir göstergesidir. Diğer taraftan bunu aşiretler üzerinde sallanan "Osmanlı kılıcı"nın bir sonucu olarak görmek de mümkündür. Fakat burada "gönüllülük" veya "zorunluluk" olup olmadığını tespit etmek son derece güçtür. Ancak şu bir gerçektir ki Osmanlı Devleti aşiretlere bu hizmetleri karşılığında para ödemiştir. Osmanlı yönetiminin yeni ele geçirdiği fakat pek de yabancısı olmadığı bu coğrafyada yaklaşımının bu şekilde olması üzerinde iyice düşünülmesi gereken bir husustur. Öte yandan olayın bir başka boyutu daha su yüzüne çıkmaktadır. Osmanlı ordusu Revan ve Tebriz harekâtlarına giriştiklerinde burada yaşayan insanların büyük bir kısmı daha güvenli gördükleri iç bölgelere göçmüş ya da göçürülmüştü.[146] Fakat benzer manzaranın güneybatı İran'da olmadığı anlaşılıyor.

Lojistik ikmalin sağlanmasında ikinci aktör müteşebbislerdir. Bunlar ellerindeki hayvanlarla Kirmanşah ve Hemedan cephelerindeki orduya cephe ardında kalan bölgelerden zahire nakletmişlerdir. Böylece 1724-25 yıllarında cephe ardındaki Bağdat, Musul ve Kerkük gibi lojistik üslerle cephe arasındaki bağlantıyı sağlamışlardır. Bu yönüyle bu cepheler lojistik

142 Şahsevenlerle ilgili olarak bkz. Richard Tapper, *İran Sınır Boylarında Göçebeler Şahsevenlerin Toplumsal ve Politik Tarihi*, (Çev. F. Dilek Özdemir), İmge Yay., Ankara, 2004.

143 Faruk Sümer, *Safevî Devletinin Kuruluşu ve Gelişmesinde Anadolu Türklerinin Rolü*, TTK, Ankara, 1999, s. 106.

144 Bayatlar, Şah Abbas döneminden önce Hemedan'ın güneydoğusunda yaşamakta olup 10 bin çadır kadardırlar. Şah Abbas Bayatları dağıtmıştır. Sonrasında Hemedan'da kalan bu Bayatlara diğer Bayatlardan ayırmak için Ak Bayatlar denilmiştir. Bkz. Faruk Sümer, *Safevî Devletinin Kuruluşu ve Gelişmesinde Anadolu Türklerinin Rolü*, TTK, Ankara, 1999, s. 192-193.

145 BOA, *D.BŞM.ORH*. Dosya nr. 10, vesika nr. 3.

146 Hüsamettin Memmedov Karamanly, "XVI-XVIII. Yüzyıllar Osmanlı-Safevî Savaşları," *Osmanlı*, I, Ankara, 1999, s. 505-506.

ikmalin sağlanması bakımından diğer cephelerden oldukça farklı bir yapıya sahiptir.

Peki, kimlerdi bunlar? Bunlar: Mardinli Abdi ve refikleri, Kerküklü İmam Kulu ve refikleri, Musullu Seyyid Bektaş, Musullu Süleyman, Bağdatlı ve Tikritli Hacı Eyüp ve refikleridir.[147] Bu saydığımız liste 1725 yılı boyunca sabit kalmıştır.[148]

Bu kişilerin birbirinden farklı memleketlerden olmaları ve tamamı katırlardan meydana gelen 1.500'ün üzerinde büyük bir sürü ile üstelik hemen iki yıl boyunca bu işi üstlenmeleri daha öncesinden ortaklıklarının olduğunu akla getirmektedir. Zira İran ile Bağdat arasında yoğun bir kervan ticaretinin varlığı malumdur.[149] Dolayısıyla bu organizasyonda yer almalarının önceki ticari ortaklıkları ile ilgisi muhtemeldir.

Katırlar sadece zahirenin ordugâha ulaştırılmasında değil aynı zamanda Bağdat'tan cepheye gelen askerlerin eşyalarının taşınmasında da istihdam edilmişlerdir. Katırların sayısı 1.000 ila 1.570 arasında değişmiştir. Örneğin 1724 yılı Nisan-Mayıs ayında 29 günlük sürede kiralanarak ordu hizmetinde istihdam edilen bu kişilere ait katır sayısı 1.402'dir.[150] Fakat yolda katırlardan bazıları telef olmuştur. Örneğin 1725'te 120 baş hayvan iş göremez olduğu için nakliye hizmetinden çıkarılmıştır.[151]

Katırların günlük kira bedeli bir rub[152] yani otuzar akçe olarak belirlenmiştir. Ücretler genellikle aylık periyotlarla ordu hazinesinden nakden ödenmiştir. Bu ödemelerle ilgili kayıtlara göre 1725'te altı aylık süreçte bu müteşebbislere kira bedeli olarak 61.162 kuruş ödeme yapılmıştır.

Bu organizasyondaki üçüncü aktör Celilizâde ailesidir. Aile hakkında çalışma yapan D. R. Khoury, ailenin aslen Mardinli olduğunu ve buradan Musul'a göçtüğünü anlatmaktadır. Musul'da idareyi elinde bulunduran Ce-

147 H. 1137 senesi Rebiülevvelin başından sonuna kadar zahire naklinde istihdam olunan 1.573 mekârî davarı için 11.404 kuruş ödeme yapılmıştır. Bu mükârîlerin dağılımı şöyledir; Mardinli Abdi ve refikleri 200, Kerküklü İmam Kulu ve refikleri 200, Musullu Seyyid Bektaş 180, Musullu Süleyman 91, Bağdatlı ve Tikritli Hacı Eyüb ve refikleri 902 re'sdir. Bkz. BOA, *D.BŞM.ORH.* Dosya nr. 6, vesika nr. 145; Dosya nr. 4, vesika nr. 131; Dosya nr. 5, vesika nr. 59.

148 Fakat 1724'te bu girişimcilerin listesini kontrol ettiğimizde isimlerde birkaç farklılık olduğu tespit edilmiştir. Örneğin Bağdatlı Hâkim ve Halil ile Kerküklü Mahmud bunlardandır. 1725'te bu kişilere ait listede ayrıntı biraz daha azaltılarak bazıları "refikleri" olarak kaydedilmiştir. Bkz. BOA, *İ.E.DH.*, nr. 2978.

149 Daha 16. yüzyılda Bağdat'a gelen seyyahlar buranın Araplar, Acemler ve Türkler için büyük bir ticaret merkezi olduğundan bahsetmektedirler. Bkz. A.A. Duri, "Baghdad," *EI*, Vol I, E.J. Brill, Leiden 1986, s. 904.

150 BOA, *Kamil Kepeci* (KK), nr. 6606, s. 14.

151 BOA, *D.BŞM.ORH.* Dosya nr. 11, vesika nr. 4.

152 Rub'; dörtte bir, çeyrek, bir şeyin dört kısmından bir kısmı. Bkz. Ferit Devellioğlu, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat*, 23. Baskı, 2006, s. 896.

lilizâdeler daha 1700'lerin başında nakliyecilik yapmaktaydılar ve kısa bir süre sonra devletle yapmış oldukları işbirliğinin meyvelerini toplamaya başlamışlardır.[153] Osmanlı Devleti'nin İran harekâtı esnasında Musul'un idaresi Celilizâde ailesinin elinde olmuş ve üstelik İsmail Ağa Bağdat hinterlandındaki bu bölgenin lojistik organizasyonunda görevlendirilmiştir.[154]

Celilizâde İsmail Ağa'nın Musul valiliği ve ailenin bölgedeki nüfuzu ordunun lojistik ikmalinin sağlanmasında rol almalarında muhtemelen etkili olmuştur. Aşiretler ve müteşebbislere göre nakliye organizasyonundaki rolleri sınırlı olsa da özellikle Musul'dan Hemedan'a zahire ve cephane naklini Celilizâdeler organize etmiştir.[155]

Tüm bunlar gösteriyor ki Osmanlı seferlerinde cephe ardındaki organizasyon en az cephedeki organizasyon kadar önem taşımaktadır. Üstelik cephe ardında bu organizasyon daha karmaşık ilişkiler ağı ile yürütülmektedir.

Deniz ve Nehiryolu Ulaşımı

Savaşın cereyan ettiği İran coğrafyası denizyoluyla nakliyeyi mümkün kılacak olanaklara sahip değildir. Dolayısıyla zahire ve mühimmatın sevkinde hem Karadeniz hem Akdeniz'de cepheye en yakın olan iskeleler kullanılmıştır. Bunun yanında Tuna, Turla (Dinyester), Dicle ve Fırat nehirleriyle Van Gölü bu sevkiyatın diğer aktörleri arasında yer almıştır.

İstanbul'dan denizyoluyla gerçekleştirilen sevkiyatta iki ana arter ön plana çıkmaktadır. Bunlar: İstanbul-Trabzon ve İstanbul-İskenderun hatlarıdır. Bunun yanında zahire naklinde kullanılan Rumeli-Karadeniz-Trabzon hattını da unutmamak gerek.

İstanbul-Trabzon ve İstanbul-İskenderun hatlarında sefer için gereken silah ve mühimmatı taşıyan gemilerin temininde İstanbul gümrük emini görevlendirilmiştir. Yüklenen mühimmatın iskelelere sevki için cebeci ocağı tarafından bir çorbacıbaşı veya çorbacı ile yeterli sayıda asker tayin edilmiştir.[156] Daha önceki doğu seferlerinde de bu hattan mühimmat nakledilmiştir.[157] Ancak İran seferi sırasında İstanbul'dan Trabzon'a mühimmat ve silah getiren gemilerin sayısını tam olarak bilemiyoruz.[158]

153 Dina Rızk Khoury, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Taşra Toplumu Musul, 1540-1834*, (Çev. Ülkün Tansel), TVYY, İstanbul 1999, s. 67-68.
154 BOA, *D.BŞM.ORH.* Dosya nr. 4, vesika nr. 184.
155 BOA, *D.BŞM*, nr. 1494, s. 12, 31.
156 BOA, *D.BŞM.CBH.* nr. 18381; *MAD*, nr. 3288, s. 143.
157 *Topçular Kâtibi Abdülkadir (Kadrî) Efendi Tarihi* (Metin ve Tahlîl), Yay. Haz. Ziya Yılmazer, I, TTK, Ankara, 2003, s. 652.
158 1722'de İstanbul'dan Trabzon'a 13 gemi gelmiştir. Bkz. Tofiq Mustafazadə, *XVIII. Yüzillik-XIX. Yüzilliyin əvvəllərində Osmanlı-Azərbaycan Münasibətləri*, Bakı, 2002, s. 23.

Trabzon İskelesi'ne getirilen zahire ve mühimmatın gemilerden indirilmesi de ayrı bir organizasyon gerektirmiştir. Gemilerdeki yükleri indirmek üzere hamallar görevlendirilmiştir. Örneğin 1724'te İstanbul'dan Trabzon İskelesi'ne gönderilen altı havan topunun gemiden indirilmesi için 118 hamal çalışmış ve bunların her birine otuzar akçe ücret ödenmiştir.[159]

Denizyolunun kullanıldığı ikinci ana arter İstanbul-İskenderun hattıdır. Bu hat üzerinden Cebehane-i Âmire ve Tophane-i Âmire'de hazırlanan mühimmat ve silahlar gerek Bağdat Kalesi'ne gerek Kirmanşah ve Hemedan'a ulaştırılmak üzere kalyonlarla İskenderun İskelesi'ne indirilmiştir.[160] İskelede yük hayvanları ve arabalara yüklenen silah ve mühimmatın bir sonraki durağı Birecik'tir.[161] Birecik'e indirilen mühimmat buradan gemilere yüklenerek Fırat Nehri yoluyla Bağdat'a ulaştırılmıştır.[162] Görüldüğü gibi hem Trabzon hem İskenderun iskelelerinde kademeli bir nakliye süreci yaşanmıştır. Doğrudan karayoluyla ulaşım yerine, denizyolunun imkân tanıdığı noktaya kadar gemilerle sonrasında ise nakliye vasıtaları veya nehiryolu devreye sokularak nakliyat tamamlanmıştır.

Sefer boyunca İstanbul-İskenderun hattında toplam kaç geminin çalıştığını kestirmek şimdilik mümkün değildir. Ancak henüz savaş başlamadan sınır boylarındaki kalelerin tahkimi kapsamında Osmanlı Devleti'nin Bağdat Kalesi'ne 20 gemi ile mühimmat ulaştırdığına dair kayıtlar mevcuttur.[163]

Silah ve mühimmat yüklenerek iskelelere ulaşan gemiler için reislerine navl-ı sefâin ücreti ödenmiştir. Gemilerin kapasitelerine göre bu ücretin miktarı değişmiştir. Örneğin 1724'te Trabzon'a ulaştırılmak üzere İstanbul'dan mühimmat yüklenen beş geminin reislerine 45.000 ila 55.000 akçe arasında navl ücreti ödenmiştir.[164] Zahire nakleden gemilere navl ücretinin kile başına ödendiği tespit edilmiştir. Örneğin Bergos İskelesi'nden Trabzon'a zahire nakli için gemi sahiplerine kile başına onar akçe navl ücreti ödenmiştir.[165]

159 BOA, *MAD*, nr. 3288, s. 181.

160 BOA, *KK*, nr. 6716, s. 50; *DBŞM.ORH*. Dosya nr. 8, vesika nr. 65.

161 Birecik, 1536'da 3.000 civarında bir nüfusa sahip olup 1585'te nüfusu 4.500'e ulaşmıştır. Bkz. Yurt Ansiklopedisi, X, s. 7375; Cengiz Orhonlu-Turgut Işıksal, "Osmanlı Devrinde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat," *İÜEF Tarih Dergisi*, Sy. 17-18, İstanbul 1963, s. 77-102. Ayrıca bkz. BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 2; *Adana Şer'iyye Sicili*, nr. 30, s. 216.

162 Mühimmat Bağdat yakınlarında Rıdvaniye İskelesi'ne indirilmiş ve buradan Hemedan'a ulaştırılmıştır. Bkz. BOA, *D.BŞM*, nr. 1494, s. 28.

163 BOA, *KK*, nr. 6716, s. 50.

164 Bu beş gemiye toplamda ödenen navl ücreti 2.166,5 kuruştur. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3288, s. 128.

165 1724'te Bergos /Burgaz İskelesi'nden Trabzon'a zahire nakleden gemi sahiplerine bu işin karşılığında zahirenin beher kilesi için 10 akçe navl ücreti ödenmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 10314, s. 210.

Karadeniz ve Akdeniz'den başka sefer sırasında nehiryoluyla da sevkiyat gerçekleştirilmiştir. Sevkiyatın yapıldığı nehirlerin başında Tuna Nehri gelmektedir. Tuna Nehri sefer sırasında daha çok zahire naklinde kullanılmıştır. Tuna havzasından satın alınan zahire[166] İbrail, Kalas, Rusçuk, Ziştovi, Tulca, İsmail, İsakçı[167] ve Kili iskeleleri vasıtasıyla Trabzon'a ulaştırılmıştır.[168]

Turla (Dinyester) Nehri'nin ise Tuna kadar sık kullanılmadığı anlaşılmaktadır. Nehir en son Prut Seferi sırasında zahire nakletmek üzere kullanılmış ve bunun için nehrin temizlenmesi gerekmiştir.[169] Aradan geçen 13 yıldan sonra İran seferlerindeki Osmanlı ordusuna yine Turla Nehri yoluyla zahire ulaştırılması icap etmiş ve bu kapsamda Tersâne-i Âmire'de gemi inşa edilmiştir.[170]

Tersâne-i Âmire dışında sefer sırasında zahire ve mühimmat naklinde kullanılmak üzere Midilli ve Sinop'ta da gemi inşa edilmiştir. Bunlar arasında adından sıkça söz edilen filikalardan bahsetmek gerekmektedir. Bir tür güvertesiz küçük gemi olan filikalar on ikişer oturak ve yirmi üçer ziradır.[171] Bunların bir kısmı Tersâne-i Âmire'de bir kısmı Midilli'de inşa edilmiştir.[172]

Sefer sırasında filikalar Tuna ve Turla nehirleri üzerindeki iskelelerden Trabzon'a zahire naklinde kullanılmıştır. Bunun yanı sıra Soğucak ve Sohum kalelerine İstanbul, Bergos ve Varna'dan zahire ve peksimet nakli yine filikalarla sağlanmıştır.[173] Zira daha önceki Osmanlı seferlerinde de nehir ulaşımında filikalar kullanılmıştır. Örneğin 1711 Prut Seferinde nehir ulaşımında filikalardan yararlanıldığı bilinmektedir.[174]

Filikaların tonajları ile ilgili olarak da şunları söyleyebiliriz. Eldeki belgeler incelendiğinde sefer sürecinde Tuna'daki iskelelerle Trabzon arasında sefer yapan bir filikaya 1.600 kile (40 ton) zahire yüklendiği tespit

166 1724'te Silistre sancağından satın alınan zahire ve peksimet İsakçı ve Tulca iskelelerinden gemilere yüklenerek Trabzon'a nakledilmiştir. Bkz. BOA, *KK*, nr. 2874, s. 11.

167 Kalyoncu Mehmet Reis gemisiyle İsakçı İskelesi ambarından 3.570 kile arpa ile 1.500 kile un yüklemiştir. Bkz. BOA, *D.BŞM.ORH.*, Dosya Nr. 5, vesika nr. 142.

168 BOA, *D.MKF*, nr. 28453, 28455; *MAD*, nr. 3165, s. 58-59.

169 BOA, *MAD*, nr. 3165, s. 53; Yıldız, *a.g.e.*, s. 115-116.

170 BOA, *MAD*, nr. 3165, s. 53.

171 Zira, dirsek ucundan orta parmağın ucuna kadar olan kısma denk bir uzunluk ölçüsü birimi olup buna arşın da denilmektedir. Bkz. Mehmet Zeki Pakalın, *OSTDTS*, III, İstanbul, 1993, 663.

172 BOA, *MAD*, nr. 3165, s. 53-56.

173 H. 25 C. 1136/M. 21 Mart 1724'te tersanede inşa edilmiş olan 20 filikanın dokuzu Sohum ve Soğucak kalelerine İstanbul'dan peksimet, Bergos ile Varna iskelelerinden zahire naklinde geriye kalan 11'i ise İsakçı, Kalas ve İbrail iskelelerinden Trabzon'a arpa ve un naklinde istihdam edilmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3598, s. 20.

174 Yıldız, *a.g.e.*, s. 189.

edilmiştir. Peksimet nakleden bir filikaya ise 500 kantar yani 28.160 kg. peksimet yüklenmiştir.[175]

Tuna ve Turla'dan başka sefer süresince ulaşımın sağlandığı diğer iki nehir Dicle ve Fırat'tır. Bu iki nehir erken dönemlerden itibaren gerek askeri gerek sivil nakliyatta kullanmışlardır. Nitekim Fırat Nehri'nde gemilere yükleme Birecik İskelesi'nden gerçekleştirildiğinden 16. yüzyıldan itibaren iskelede gemi inşa edilmiş ve bu gemilerle sefer zamanlarında Bağdat'a zahire ve asker nakledilmiştir.[176] IV. Murad'ın Bağdat Seferinde de Fırat Nehri'nden aktif bir şekilde yararlanılmıştır.[177] Bu seferin hazırlıkları kapsamında Birecik'ten Bağdat'a nakliyatta kullanılmak üzere 800 gemi inşa edilmiştir.[178]

18. yüzyılda da iskeleden aynı amaçlarla yararlanılmıştır. Gemilere yüklenen mühimmat Fırat yoluyla Bağdat yakınlarındaki Rıdvaniye İskelesi'ne indirilmiştir.[179] Fakat iskeleden sevkiyatın yapılabilmesi için öncelikle yeterli sayıda gemiye ihtiyaç vardı. Bu nedenle de hummalı bir şekilde gemi inşa faaliyetlerine başlanmıştır. Bunun için gereken kereste daha önceki yıllarda olduğu üzere Maraş ve Antep dağlarından kesilerek Birecik'e ulaştırılmıştır.[180]

Gemilerin inşası için gereken kerestenin temininden nakliyesine ve gemilerin inşasına kadar tüm bu işlerin organizasyonundan bölgedeki idareciler sorumlu tutulmuştur. Bu kapsamda görevlendirilen mübaşirle birlikte Rakka mütesellimi, Halep muhassıllı ve Birecik mütesellimi ortak çalışmışlardır.[181]

Sefer zamanında İskenderun İskelesi'ne indirilen mühimmat bazen Diyarbekir'e yönlendirilmiştir.[182] Bunun nedeni Birecik'te yeterli sa-

175 BOA, *MAD*, nr. 3165, s. 59.

176 Osmanlı Devleti'nde nehirlerde nakliyatın sağlanması ile ilgili olarak bkz. Cengiz Orhonlu-Turgut Işıksal, "Osmanlı Devrinde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat," *İÜEF Tarih Dergisi*, Sy. 17-18, İstanbul, 1963, s. 77-102; Nejat Göyünç, "Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat," *Belleten*, LXV, Sayı: 243, 2001, s. 655-664; *Yurt Ansiklopedisi*, C. 10, 1984, s. 7375; İdris Bostan, "Birecik," *DİA*, VI, İstanbul, 1992, s. 187-189.

177 IV. Murad'ın Bağdat Seferinde de İskenderun İskelesi'ne nakledilen silah ve cephane Birecik'e ulaştırılmıştır. Bkz. Rhoads Murphey, *Osmanlı'da Ordu ve Savaş 1500-1700*, (Çev. M. Tanju Akad), İstanbul, 2007, s. 107.

178 Tahsin Ünal, *IV. Murat ve Bağdat Seferi*, (Yay. Haz. A. Güler- S. Akgül), Berikan Yay., Ankara, 2001, s. 57.

179 BOA, *D.BŞM*, nr. 1494, s. 28; *Gaziantep Şer'iyye Sicili* (GŞS), nr. 76, s. 75.

180 *GŞS*, nr. 76, s. 139.

181 Rakka mütesellimi sefinelerin temininden, Halep muhassılı ağaç küreklerin hazırlanmasından ve Birecik mütesellimi kerestenin temin ve naklinden sorumlu tutulmuştur.

182 Kalelerin savunulması için İstanbul'dan gönderilecek askerler denizyoluyla önce İskenderun'a ulaştırılmış sonrasında ise buradan yük hayvanlarıyla Diyarbekir'e ulaştırılmışlardır. Bkz. BOA, *D.BŞM. ORH*. Dosya nr.9, vesika nr. 150, 151.

yıda gemi bulunmaması veya mevsim koşulları nedeniyle Fırat Nehri'nin nakliye için elverişli olmamasıdır. Zira kuzey-güney istikametinde akan nehir coğrafi koşullar dolayısıyla yüksek bir debiye sahip olup nehrin düzenli bir su rejimi yoktur. Birecik'in kuzeyinden itibaren nehir derin vadileri aşarak ilerlediğinden buralarda nakliye oldukça zorlaşmaktadır.[183] Dolayısıyla bu düzensiz su rejiminin nehirde nakliyeyi imkânsızlaştırması ihtimal dahilindedir.

İran seferlerinde nakliyede kullanılan bir diğer nehir Dicle'dir. Bu nehir vasıtasıyla genellikle Diyarbekir ve civarından satın alınan zahire nakledilmiştir.[184] Zahire hem Diyarbekir'den hem de Musul'dan[185] keleklerle Bağdat'a ulaştırılmıştır.[186] Buna ilaveten Anadolu'dan temin edilen askerler de zaman zaman keleklerle sevk edilmiştir.[187]

Kelek, şişirilmiş tulumların üzerine yerleştirilen ve birbirine bağlanan ağaçlardan yapılan bir tür saldır. Bir sal için 40-60 tuluma ihtiyaç vardır.[188] Tulumlar ağaç dallarından yapılmış bir sathın altına 4-5 sıra halinde bağlanmakta ve üzerine yapraklı dal daha sonra hasır ve onun üzerine de halı yayılmaktaydı.[189] Öteden beri yolcu, hububat ve kereste naklinde kullanılan kelekler[190] gemilere göre daha pratik olup aynı zamanda bunların hareket kabiliyeti de yüksekti. İki tona kadar yük taşıma kapasiteleriyle kelekler sadece nehrin akış yönünde kullanılabiliyordu.[191] Varış noktasına gelindiğinde ise tulumlar çözülüp kurutulur ve sonra da yük hayvanlarına yüklenerek geldikleri yere ulaştırılırdı. Keleğin ahşap kısmı ise yüklerin boşaltıldığı yerde satılmaktaydı.[192]

183 Tahir Öğüt, *XVIII. ve XIX. Yüzyılda Birecik Sancağında İktisadi ve Sosyal Yapı*, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2008, s. 239.

184 BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 346. (H. 14 C 1138/M. 17 Şubat 1726)

185 Mardin ve Musul civarından satın alınan zahire Musul'dan keleklere yüklenmekteydi. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 221.

186 Kelekler genellikle Dicle Nehri'nde kullanılmakta olup Fırat Nehri'nin aşağı kesimlerinde yer yer kayaların bulunması nedeniyle tulumlar delinebilmekteydi. Bu nedenle buralarda kelekler pek sık kullanılmamıştır. Bkz. M. Streck, "Kelek," *İA*, VI, MEB, 2001, s. 550; BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 356.

187 Örneğin Kirmanşah Seraskeri Hasan Paşa'nın maiyetinde olmak üzere Tokat, Harput ve Malatya civarından yazılacak olan 1.200 nefer yeniçeri serdengeçtisinin keleklerle Diyarbekir'den Musul'a sevk edilmeleri emredilmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 9912, s. 160.

188 Keleğin iskeletini enine ve boyuna bir araya getirilmiş ve aralarına kamış demetleri konulan ağaçlar oluşturmaktadır. Bunlar hava ile şişirilmiş ve birbirine iple bağlanan 50 ila 400 arasında değişen keçi ve koyun tulumu üzerine yerleştirilmektedir. Bkz. Streck, "a.g.mad," s. 550-552.

189 Göyünç, "a.g.m.," s. 657.

190 Streck, "a.g.mad.," s. 550-51; *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, (Haz. Y. Dağlı-S. A. Kahraman), 4. Kitap, İstanbul, 2001, s. 35.

191 Orhonlu-Işıksal, "a.g.m.," s. 85-86.

192 Streck, "a.g.mad.," s. 550; BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 356.

Sefer zamanlarında nakliyatta yoğunluğun artması keleklere olan ihtiyacı artırmıştır. Bu kapsamda Diyarbekir'de kelek yapımı için şehrin idarecisi, kasap, debbağ ve kelekçi esnafını bir araya getiren bir organizasyon başlatılmıştır. Kelek yapımında tulum ve kereste en temel malzemeler olduğundan tulum kasaplardan temin edilip debbağlar tarafından işlenmiştir. Kereste ise Diyarbekir ve Maraş çevresinden temin edilmiştir. Fakat kelekleri hazırlama sürecinde zaman zaman esnaf arasında bazı pürüzler ortaya çıkmıştır. Bunların en göze batanı kasaplarla debbağlar arasında tulum fiyatları nedeniyle yaşanmıştır.[193]

Kelekler, çoğunlukla Diyarbekir'de yapılmakla birlikte bazen Musul'da da kelek yapılmıştır. Nitekim 1725 senesinde Musul'dan Bağdat'a zahire nakli için 200 adet kelek yapılması planlanmıştır. Bu keleklerin yapımı için gereken tulum ve kereste gibi malzemeler Diyarbekir ve civarından temin edilerek Musul'a ulaştırılmıştır. Bu organizasyon için Musul âyanından Celilizâde İsmail Ağa görevlendirilmiştir. Ayrıca yapılan tüm masraflar Diyarbekir voyvodalığı tarafından karşılanmış ve bu iş için 10 bin kuruş tahsis edilmiştir.[194]

Bunun yanında 1725'teki Gence[195] kuşatmasında da Osmanlı ordusu için gerekli olan zahirenin bir kısmı Kür Nehri yoluyla keleklerle nakledilmiştir. Bu durum Kür'ün de Dicle gibi keleklerle ulaşıma elverişli olduğunu göstermektedir. Öte yandan Kür Nehri'nde keleklerin kullanılması yeni bir tecrübe olsa gerek. Çünkü nehirde kullanılacak keleklerin yapımı için Diyarbekirli kelek ustalarından yararlanılmıştır. Üstelik ihtiyaç duyulan tulumlar da Diyarbekir ve Eğin'den satın alınmıştır.[196]

Nehirlerin konumları ve takip ettikleri güzergâhlar göz önünde bulundurulduğunda sefer görevlilerinin bunları dikkate alarak nakliyeyi organize ettikleri söylenebilir. Şöyle ki, İstanbul'dan İskenderun İskelesi'ne ulaştırılan mühimmat ve silahlarla diğer teçhizat Birecik üzerinden Fırat Nehri yoluyla Bağdat'a ulaştırılırken Diyarbekir ve Mardin civarından satın alınan zahire Dicle Nehri üzerinden Musul veya Bağdat'a ulaştırılmıştır.

Sefer sırasında ulaşımın sağlanmasında nehirlerin haricinde Van Gölü'nden de yararlanılmıştır.[197] Aslında gölün bu amaçla kullanılması yeni

193 Keleklerin yapımı için beher beş adet tulum için bir kuruş fiyat belirlenmiştir. Ancak kasaplar bu fiyata itiraz edip debbağlara verecekleri deriler için üç deriye bir kuruş üzerinden fiyat belirlenmesini istemişlerdir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 356.

194 BOA, *C.ML.*, nr. 21342.

195 Oktay Efendizade, "Gence," *DİA*, XIV, İstanbul, 1996, s. 17-20.

196 Bu iş için 5 bin tulum kullanılmış ve 50 kelek ustası istihdam edilmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 250. (H. 25 S 1137/M. 13 Kasım 1724).

197 Van Gölü için belgelerde Van Denizi tabiri kullanılmaktadır. Bkz. BOA, *C.AS.*, nr. 46106; *İ.E.BH.*, nr. 1483.

bir durum değildir. Henüz Kanuni dönemindeki Irakeyn seferleri sırasında gölde ulaşımın sağlanması için kadırgaların yaptırıldığı belirtilmektedir.[198] 17. yüzyılda ise Van Gölü'nde ulaşım faal bir şekilde devam etmekteydi.[199] Bu dönemde göldeki gemi sayısının 50 civarında olduğu tahmin edilmektedir.[200]

İran harekâtında Tebriz Seraskeri Abdullah Paşa'nın ordusu için Diyarbekir, Mardin ve Van civarından satın alınan zahirenin büyük bir kısmı Van Gölü üzerinden nakledilmiştir. Göl etrafındaki Tatvan, Erciş, Ahlat, Adilcevaz ve Norşin gibi iskelelere getirilen zahire buralardan gemilerle Van'a veya hemen yakınındaki Edremit İskelesi'ne ulaştırılmıştır.[201] Edremit ve Van'daki ambarlarda depolanan zahire[202] peyderpey Tasuc, Hoy ve Tebriz'e nakledilmiştir.[203]

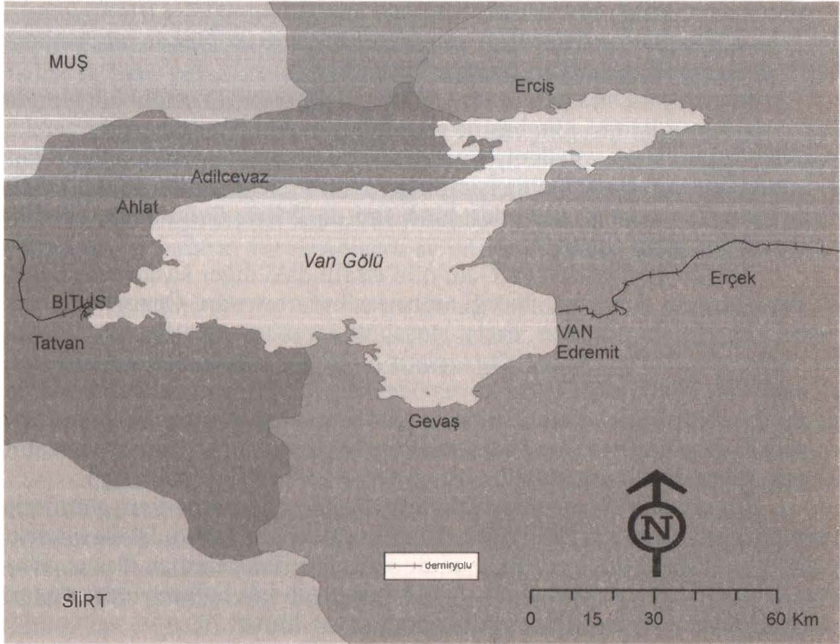
Bu süreçte göldeki trafik ağırlıkla Tatvan-Van ve Tatvan-Edremit arasında gerçekleşmiştir. Çünkü Tatvan İskelesi, Diyarbekir ve Mardin çevresinden satın alınan zahirenin Beşiri'den sonraki ambarıydı.[204] Tebriz cephesine nakledilen zahirenin büyük bir kısmının buralardan satın alındığı düşünüldüğünde Tatvan İskelesi'nin yoğunluk nedeni anlaşılmaktadır.

Öte yandan zahirenin herhangi bir aksaklık olmaksızın nakliyesi için iskelede yeterli sayıda gemi bulunmalıydı. Fakat 1724'te Abdullah Paşa, iskelede mevcut gemilerin nakliye için pek de elverişli olmadığını ifade etmektedir. Bu nedenle de gemi inşası için hazırlıklara başlanmıştır. Toplam 6.000 kuruşa mal olacağı hesaplanan bu inşaatta 10 nefer kalafatçı ve 20 nefer marangozun görev yapması planlanmıştır.[205]

198 Serdar Genç, "XVIII. Yüzyılın İlk Yarısındaki Şark Seferlerinde Van Gölü'nde Ulaşım," *CIEPO 6. Ara Dönem Sempzoyum Bildirileri*, İzmir, 2011, s. 1407.
199 17. yüzyılda Van Gölü'nde üç hassa sefinesinin işlediği ve gelirinin 8.500 akçeye ulaştığı belirtilmektedir. Bkz. Nejat Göyünç, "Van," *İA*, XIII, MEB, 2001, s. 200.
200 Ticari amaçla kullanılan üç hassa gemisinden başka gölde 1633-34 tarihinde 33 azeban sefinesinin bulunduğu belirtilmektedir. Ahtamar Adası ile kara bağlantısı sağlayan gemiler ile göle kıyısı bulunan sancakların idarecilerinin ve halkın yaptırdığı gemiler dikkate alındığında bu sayının 50'yi bulduğu ifade edilmektedir. Bkz. Orhan Kılıç, *XVI. ve XVII. Yüzyıllarda Van (1548-1648)*, Van, 1997, s. 286.
201 BOA, *D.MKF*. nr. 28464.
202 BOA, *C.AS*., nr. 39905. Tebriz seraskeri olan Abdullah Paşa'nın maiyetindeki askerlerin tayinatları için sefer bölgesine nakledilecek olan zahirenin Edremit'teki ambarlarda depolanmış olduğu belirtilmektedir. Yine sefer sürecinde Edremit ambar emini olan Mustafa Ağa'dan bahsedilmiş olması bunu doğrulamaktadır. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3256, s. 11.
203 BOA, *D.MKF*., nr. 28464, s. 4. Tasuc, Hoy ve Tebriz'e Van'dan zahire nakli 1726 senesinde de devam etmiştir.
204 BOA, *MAD*, nr. 9911, s. 40; *MAD*, nr. 3156, s. 9; *C.AS*., nr. 23462. (H. 1136); *İ.E.AS*., nr. 5924.
205 10 nefer kalafatçının biri kalfa dokuzu işçi; 20 nefer marangozun da biri kalfa, biri kethüda ve 18 neferi işçidir. Ancak Van ve çevresinde marangoz ve kalafatçı bulunmaması nedeniyle bu işçiler Tersâne-i Âmire'den temin edilerek gönderilmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 267.

Gemilerin inşaatı için gereken zift, üstüpü[206] ve tel İstanbul'dan gönderilmiştir.[207] Ancak inşaat sürecinin tahmin edilenden daha uzun sürmesi karayolunun kullanılmasını zorunlu hale getirmiştir. Bunun için Bitlis ve çevre kazalardan hayvanlar temin edilerek bu duruma çözüm bulunmaya çalışılmıştır.[208] Zahirenin karayolu kullanılarak Van'a ulaştırılması için iki yol takip edilmiştir. İlki güneyden Gevaş üzerinden Hoşab'a ikincisi kuzeyden Adilcevaz üzerinden Erçek'e ulaşıyordu.[209]

Şekil 1.1. Van Gölü ve Çevresi



206 Üstüpü, kayık ve gemi teknelerinin aralıklarını su geçirmemek için doldurmak üzere kullanılan keten, kenevir ya da bozuk halat parçalarıdır. Bkz. Kâtip Çelebi, *Tufetü'l –Kibar Fî Esfari'l Bihar*, Yay. Haz. Orhan Şaik Gökyay, İstanbul, 1973, s. 336.
207 Gemilerin inşası için İstanbul'dan Trabzon'a 35 kantar zift, 150 kantar tel ve 35 kantar üstüpü nakledilmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 266.
208 BOA, *C.AS.*, nr. 46106.
209 BOA, *İ.E.BH.* nr. 1483.

Tatvan İskelesi'ne getirilen zahirenin gemilere yüklenmesi veya ambarlarda depolanması için bir görevli tayin edilmiştir. Tatvan İskelesi'ndeki bu trafik ve dolayısıyla bundan sorumlu görevliler ile zahire satın alınmasıyla görevlendirilmiş olan kişiler İstanbul tarafından kontrol altında tutulmuşlardır. Özellikle Abdullah Paşa tarafından Tebriz'in ikinci defa kuşatılacak olması ve devletin başarısızlığa tahammülü olmaması nedeniyle, halen burada kışlayan askerlerin zahire ihtiyaçlarını sağlamak ve aynı zamanda yeterli miktarda zahire depolamak için dört koldan çalışmalara girişilmiştir. Bu süreçte Diyarbekir ve Mardin çevresinden satın alınması planlanan zahirenin ne kadarının satın alındığı ve ne kadarının Tatvan'a ve oradan da Van'a ulaştırıldığı hususunda buradaki görevlilerden bilgi istenmiştir.[210] Bu bilgi alışverişi devletin süreci çok yakından takip ettiğini ve nihayetinde Tebriz'i ele geçirme arzusunu ortaya koymaktadır.

Bunun yanı sıra zahire taşıyan bu gemilere navl-ı sefâin adı altında bir ücret ödenmiştir.[211] Kile başına alınan bu ücretin ödenmesi için gerekli paranın bulunmaması nedeniyle zahirenin naklinde bazen güçlüklerle karşı karşıya kalınmıştır.[212] Gölde işleyen gemilerin navl ücretlerinin bir kısmı Diyarbekir Voyvodalığı malından bir kısmı da Tebriz Ordu Defteredarlığı tarafından karşılanmıştır.[213]

Tatvan'dan başka Van Gölü'nün etrafındaki diğer kasaba ve köylerde de zahirenin depolanabileceği ambarlar bulunuyordu. Örneğin Adilcevaz, Ahlat, Norşin, Karmuş, Erciş, Hoşab ve Erçek'te ambarlar vardı.[214] Ahlat, Adilcevaz, Tatvan ve Erciş'te toplam 12 ambar için aylık üçer kuruştan 14 aylık kira bedeli olarak 504 kuruş ödenmiştir.[215] Tatvan'daki ambarlarda genellikle Diyarbekir ve Mardin civarından satın alınan zahire depolanırken çevredeki diğer ambarlarda Van Eyaleti'ne bağlı sancak ve kazalardan satın alınan zahire depolanmıştır.

Sonuç olarak Van ve çevresindeki iskelelerden zahire hem gemilerle hem de hayvanlarla nakledilmiştir. Mevsim şartları ve Tatvan İskelesi'ndeki gemilerin yeterlik düzeyi bunda etkili olmuştur. İskelelerden Tasuc, Hoy veya Tebriz'e hayvanlarla nakliyatta her davara altı kile zahire yüklenmiş ve sahiplerine hayvan başına beş kuruş ödeme yapılmıştır.[216]

210 BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 72.
211 1724 yılı Tebriz kuşatmasının masraf defterinde navl-ı sefain ücreti olarak 375 kuruş ödendiği kaydedilmiştir. Bkz. BOA, *D.BŞM.ORH.* Dosya nr. 6, vesika nr. 41.
212 BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 74.
213 BOA, *MAD*, nr. 3598, s. 10.
214 BOA, *D.MKF*, nr. 28464, s. 4; *KK*, nr. 6716, s. 8; *İE.BH*. nr. 1483.
215 BOA, *D.MKF*, nr. 28464, s. 4.
216 BOA, *D.MKF*, nr. 28464, s. 4; *KK*, nr. 6716, s. 8.

Mevsim Koşulları ve Arazi Yapısı

İran harekâtında ordu ile bağlantıyı sağlayan kara yolları Anadolu'nun doğusu ve güneyinde bulunmaktaydı. Bu bölgenin iklim, yükselti ve arazi yapısı gibi doğal unsurları zaman zaman ana arterler ile ordu arasındaki bağlantının kesilmesine ve ulaşımın aksamasına neden olabilmekteydi. Özellikle Trabzon-Erzurum arasındaki yolda bu tür aksaklıklarla daha sık karşılaşılmıştır. Zira bunun temel nedeni bölgenin iklim özellikleridir. Çünkü Doğu Anadolu'da iklim şiddetli olup kışlar çok uzun sürmekte ve sonbaharda kar yağışları başlamaktadır. Bölgede hava sıcaklığı genellikle sıfırın altında olup yağışlar kar şeklindedir. Kar, Mart ayına kadar yerde kalmakla birlikte yüksek yaylalarda bu süreç Nisan sonlarına hatta dağlarda Haziran'a kadar uzamaktadır.[217]

Günümüze ait bu tespitlerin 17. ve 18. yüzyılda bölgenin iklimiyle ilgili yazılanlardan pek farklı olmadığı anlaşılıyor. Gerek Evliya Çelebi gerek Tournefort'un anlatılarında benzer tespitler yer almaktadır. Tournefort, Haziran ayında geçtikleri Erzurum yolunda yaylaların halen karla kaplı olduğundan ve karların ancak Ağustos ayında eridiğinden bahsetmektedir.[218]

> 7 Haziran sabahı saat iki sularında kalktık; çıplak dağlarda, karlar arasında yola devam edildi. Soğuk sert, sis o kadar kalındı ki dört adım mesafeden birbirimizi göremiyorduk...[219]

Bu anlatı ilk bakışta öznel ve belki de biraz abartılmış olarak görülebilir. Fakat İran seferleri sırasında merkezle yapılan yazışmalar dikkatlice incelendiğinde Tournefort'un haklılığı ortaya çıkmaktadır. Çünkü bu yazışmalarda Ağustos'un sonlarından itibaren bölgede havaların soğuduğu ve kar yağışlarının başladığı açıkça dile getirilmektedir.[220] Dolayısıyla İran seferinde lojistik ikmalinin sürdürülebilirliğini engelleyen en önemli unsur iklim koşullarının elverişsizliği bir başka deyişle erken başlayan kar yağışlarıdır. Çünkü kar yağışları başladığında Trabzon'dan Erzurum'a ve buradan cephelere zahire ve mühimmatın ulaştırılması imkânsız hale gelmekteydi. Nitekim Kanuni Sultan Süleyman dönemindeki Irakeyn seferlerinde de soğuk

217 Hüseyin Saraçoğlu, *Doğu Anadolu Bölgesi*, MEB, 1989, s. 8-11.
218 Joseph de Tournefort, *Tournefort Seyahatnamesi*, Ed. Stefanos Yerasimos, (Çev. Teoman Tunçdoğan), II, İstanbul, 2005, s. 125, 128.
219 Tournefort, *a.g.e.*, s. 125.
220 BOA, *MAD*, nr. 3598, s. 384.

hava ve kar yağışı nedeniyle orduda sıkıntılar yaşanmış, binek ve yük hayvanları telef olmuştur. Bu şartlar altında yiyecek darlığı da baş gösterince ordunun Şehrizor yoluyla Bağdat'a geri dönme zorunluluğu ortaya çıkmıştır.[221]

Bunun yanı sıra Trabzon-Gümüşhane-Bayburt-Erzurum yolunun yükseltisi oldukça fazlaydı. Trabzon-Erzurum arasındaki bu yol eskiden beri Anadolu ile İran arasında transit ticaretin devam ettiği bir yoldur. Yol, Trabzon'dan başlayıp Tebriz'de sonlanmakta olup yolun toplam mesafesi 950 km.'nin üzerindedir. Trabzon'dan itibaren 88 km'lik bir mesafeden sonra 2.000 m. yükseklikteki Zigana Geçidi'nden geçerek 1.200 rakımlı Gümüşhane'ye inmektedir. Vavuk Geçidi'nde 2.119 m. Bayburt'ta 1.550 m. ve Kop Geçidi'nde 2.430 m.'ye yükselir. Buradan tekrar inişe geçerek Aşkale'de 1.500 m. Erzurum'da 2.023 m. Tahir Geçidi'nde 2.475 m.'ye yükselmektedir. Sonrasında Karaköse'de 1.600 m.'ye inen yol Doğubeyazıt, Gürbulak Bazergan yolu ile inişe geçmektedir. Tebriz yakınlarındaki Merend'de yeniden yükselerek Tebriz'e ulaşmaktadır.[222] Arazi sarp, yer yer taşlarla kaplı ve ormanlık olup bazı kısımlarında dereler yolu kesmektedir.[223]

İşte tüm bu etkenler bir araya geldiğinde lojistik ikmalin devamında bazı sorunlarla karşılaşılması işten bile değildi. Bunları aşabilmek amacıyla merkezi yönetimin talimatları doğrultusunda birtakım çözüm yolları denenmiştir. Bunların başında kar yağışları nedeniyle kapanan yolları açmak gelmektedir. Fakat Mart ayı olduğu halde karlar henüz yerden kalkmış değildi. Üstelik karlar erimeye başladığından yollarda yer yer kar yığınları ve bataklıklar oluşmaktaydı.[224] Bu kapsamda yollarda biriken karları kürümek için ivedilikle faaliyete başlanması gerekmekteydi. Çünkü yolların karla kaplı olması sancaklardan talep olunan yük hayvanlarının gönderilmesinde ve mühimmat ile zahirenin naklinde olası bir tehire bahane gösterilmemeliydi.[225]

Fakat süreç her zaman bu şekilde işlememiştir. Zira seferdeki ordunun zahire ve mühimmat ihtiyacının had safhaya varması bazen kış mevsiminde dahi lojistik ikmalinin devamını gerektirmiştir. Hatta cephe ardında lojistik ikmali sağlamakla görevli memurların bahaneleri ve İstanbul'u ikna çabaları dahi neticesiz kalmıştır. Bu şartlar altında yapılacak şey açıktı. Silah ve mühimmat, hayvanların yollarda yürüyebileceği noktaya kadar kızaklarla çekilecekti. Bunu sağlayabilmek için reayadan yardım alınması elzemdi.[226]

221 M. Fahrettin Kırzıoğlu, *Osmanlılar'ın Kafkas- Elleri'ni Fethi (1451-1590)*, TTK, Ankara, 1993, s. 153-154.
222 Cumhur Odabaşıoğlu, "Trabzon-İran Transit Nakliyesi," *Çağını Yakalayan Osmanlı!*, (Yay. Haz. E. İhsanoğlu-M. Kaçar), İstanbul, 1995, s. 442.
223 *TŞS*, nr. 1882, s. 58.
224 BOA, *C.AS.*, nr. 31288. (Mart 1725)
225 *Amasya Şer'iyye Sicili (AŞS)*, nr. 32, s. 24.
226 BOA, *C.AS.*, nr. 14579.

Bunun yanı sıra kar yağışı dolayısıyla kapanan yolları açmak için de yine reayanın desteğine başvurulmuştur.[227]

Trabzon'dan sonra yolun yaklaşık 85 km.'lik kısmında mühimmat, silah ve zahire taşıyan katarların geçebilmesi için sorumlu memurlar yoldaki taşları kırdırtıp yolu temizletmek zorunda kalmıştır. Çünkü yol taşlarla kaplıydı ve taşla kaplı bu yolda top arabalarının çekilmesi pek de mümkün görünmüyordu. Aslında bu yolla ilgili benzer sorunlar 1578-1590 Şark Seferlerinde de yaşanmıştır. Top arabalarının ve topların Erzurum'a ulaştırılması için yollar onarılmış ve temizlenmiştir.[228]

Bu kapsamda yolun düzeltilmesi için görevlendirilen Gümüşhane Emini Keskin İsmail Ağa, Trabzon'dan taş ustaları ve işçiler tutmuştur. Böylece yol taşlardan temizlenmiştir. Bunun yanında yolda birkaç yerde dereler bulunmaktaydı. Nakliye vasıtalarının buralardan geçebilmesi için Karakatan mevkiine kadar üç köprü yapılmıştır.[229] Kayıtlarda dağ yolu olarak belirtilen bu yoldan başka bir de dere yolunun bulunduğu anlaşılmaktadır. Dere yolunun tam olarak güzergâhını kestirmek mümkün değilse de bu yolun Hoşoğlan Nehri'nin (Değirmendere) alt tarafından nehri takip ettiği söylenebilir. Fakat yaptığımız araştırmada nehiryolunun her zaman kullanılmadığı tespit edilmiştir. Bu yol mevsim şartları dolayısıyla dağ yolundan ulaşımın mümkün olmadığı zamanlarda bir zorunluluk olarak kullanılmıştır. Örneğin, 1724'te Revan kuşatması sırasında orduya ulaştırılması gereken mühimmat dere yolu kullanılarak nakledilmek istenmiştir. Fakat bu yol üzerinden topları, arabaları ve kundakları nakletmek neredeyse imkânsızdı. Çünkü top arabaları ancak düz yolda ilerleyebiliyordu. Yolda ilerlemek mümkün olmayınca çözüm olarak civar kazalardan sağlanan reaya ile arabalar ve kundakların parçalanıp taşınmasına karar verilmiştir.[230] Bu kapsamda Giresun, Keşab, Tirebolu, Görele, Sürmene, Rize ve Of kazalarından temin edilen 4.700 reaya bu iş için görevlendirilmiştir.[231]

Güvenlik

İstanbul'dan oldukça uzak bir coğrafyada savaşan Osmanlı ordusuna zahire ve mühimmatın zamanında ve eksiksiz bir şekilde ulaştırılması her şeyden önce ulaşımın güvenli bir şekilde devam etmesine bağlıydı. Zira

227 BOA, *MAD*, nr. 3598, s. 159; nr. 3288, s. 83-84; *TŞS*, nr. 1882, s. 59.
228 Hanefi Bostan, *XV-XVI. Asırlarda Trabzon Sancağında Sosyal ve İktisadî Hayat*, TTK, Ankara, 2002, s. 387.
229 *TŞS*, nr. 1882, s. 57.
230 BOA, *MAD*, nr. 3288, s. 84.
231 Her arabanın parçalanarak taşınabilmesi için 400-500 kişiye ihtiyaç duyulacağından toplam 4.700 kişiye ihtiyaç olacağı hesaplanmıştır. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3288, s. 84.

yolda herhangi bir problemle karşı karşıya kalınması sevkiyatın aksamasına dolayısıyla da Osmanlı ordusunun zor durumda kalmasına neden olabilirdi. Üstelik Anadolu'daki idarecilerin seferde olması ve ordunun bulunduğu Safevî topraklarındaki otorite boşluğu hem cephe ardında hem de cephede güvenliği daha mühim hale getirmekteydi.

İran seferleri sırasında sancakbeyleri ve valilerin büyük bir kısmının seferde olması cephe ardındaki lojistik ikmalini engellemeye yönelik birtakım problemlerin ortaya çıkmasına zemin hazırlamıştır. Nitekim 1724'te Diyarbekir'den Beşiri'ye nakledilen ve burada depolanan zahireye bölgedeki Kürt eşkıyası tarafından müdahale edilmesi buna iyi bir örnek teşkil etmektedir. Eşkıyaların zahireye musallat olmasının önüne geçmek için Osmanlı Devleti, Beşiri civarında güvenliği sağlamak ve gerekli askeri tedbirleri almak üzere Diyarbekir Eyaleti'nden buraya takviye birlikler gönderilmesini istemiştir. Fakat bu safhada büyük bir handikapla karşı karşıya kalınmıştır. Zira eyalet askerlerinin büyük bir kısmı Diyarbekir valisi ve aynı zamanda Revan Seraskeri olan Ahmed Paşa'yla birlikte seferde bulunuyordu. Bu nedenle Diyarbekir'de köylerin muhafazasıyla görevli kişilerin bir kısmı Beşiri'ye gönderilmek zorunda kalınmıştır.[232]

Güvenlik ile ilgili bu tür sorunlar yalnızca karayolunda yaşanmış değildir. Benzer hadiselerle Fırat ve Dicle nehirleri yoluyla zahire ve mühimmat naklederken de karşılaşılmıştır. Sefer sırasında Birecik-Bağdat arasında nehirlerde gemiler/kayıklar ve keleklerle sağlanan ulaşım zaman zaman Urban eşkıyası tarafından sabote edilmek istenmiştir. Zira zahire ve silah yüklü gemiler eşkıyaların iştahını kabartmaya yetiyordu. Bu tür müdahalelerin önüne geçebilmek için Osmanlı Devleti birtakım tedbirler almıştır. Öncelikle olası bir müdahalede güvenliği sağlamak üzere gemilere silahlı piyade leventler yerleştirilmiştir.[233] Ayrıca Fırat Nehri'nin her iki yakasında eşkıyaların nehre yaklaşmasını önlemek üzere de askerler görevlendirilmiştir. Bu doğrultuda nehrin sağ tarafının muhafaza görevi Halep Beylerbeyi'ne verilirken sol tarafının muhafazası Rakka mütesellimi ve iskân beyine verilmiştir.[234]

Bunun yanında benzer tedbirler Dicle Nehri'nde de alınmıştır. Nehrin her iki yakasında güvenlik üst seviyeye çıkarılmış ve keleklerin nehir kıyısına fazla yaklaşmaksızın ilerlemesi sağlanmıştır.[235]

232 BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 53.
233 *GŞS*, nr. 76, s. 75.
234 BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 92-94.
235 1725'te Musul-Bağdat yönünde seyredecek keleklere muhafız olarak 96 piyade leventi görevlendirilmiştir. Bkz. BOA, *C.ML.*, nr. 21342.

Sefer sırasında yaşanan güvenlik problemleri bunlarla sınırlı da değildir. Osmanlı ordusunun harekât sahası olan Safevî topraklarında da lojistik ikmalini engellemeye yönelik birtakım girişimler olmuştur. Üstelik ülkedeki otorite boşluğu ve Safevî şehirlerinin Osmanlı ordularınca muhasara altında olduğu düşünüldüğünde buradaki tehlikenin boyutunun çok daha büyük olduğu anlaşılabilir. Bu tür girişimlerde amaçlanan, kuşatmayı sürdüren Osmanlı ordusunun lojistik ikmal yollarını kesip ordunun gücünü kırmak ve geri çekilmesini sağlamaktır. Bunu gerçekleştirebilmek için Safevî kuvvetleri yollara pusu kurmuştur. Aslında Osmanlı Devleti bu tür engellemelerle ilk defa karşılaşıyor değildi. Nitekim Osmanlı ordusu 1625'te Safevîlerin elinde bulunan Bağdat'ı geri almak üzere harekete geçtiğinde ordunun ikmal yolları kesilmiş ve neticede ordu geri çekilmek mecburiyetinde kalmıştır.[236] İşte buna benzer bir girişim 1724'te yaşanmıştır. Tebriz Seraskeri Abdullah Paşa'nın komutasındaki orduya zahire ve mühimmat getiren Halep Valisi İbrahim Paşa yolda iki bin civarında Safevî kuvvetinin baskınına uğramıştır. Nihayetinde Tebriz'den gelen destek kuvvetleriyle bu saldırı bertaraf edilmiştir.[237]

Görüldüğü üzere Osmanlı ordusunun harekâtı devam ederken hem Anadolu'da hem de savaş sahasında birtakım engellemelerle karşı karşıya kalınmıştır. Ancak alınan tedbirler ciddi boyutta aksamalar yaşanmasını önlemiştir.

Nakliye Vasıtalarının Yetersizliği

Nakliye vasıtalarının yetersiz kalmasına etki eden faktörler: Aynı anda birden fazla cephede savaşın devam ediyor olması, iskelelere zahire ve mühimmatın yığılması ve planlanandan daha az sayıda vasıtanın gönderilmesi olarak sıralanabilir. Bunun önüne geçebilmek için nakliye vasıtalarının temininde öncelikli olarak cephenin ardındaki yakın sancak ve kazalar devreye sokulmuştur. Böylece daha ivedi bir biçimde mühimmat ve zahirenin cepheye ulaştırılması sağlanmıştı. Örneğin Gence Seferine çıkan Mustafa Paşa'nın ordusuna gereken zahire ve mühimmatın nakli için 1.000 baş yük hayvanına ihtiyaç duyulmuş ve bunlar en yakındaki Tiflis ve Çıldır eyaletlerinden temin edilmiştir.[238]

İran harekâtının çok geniş bir coğrafyada ve birden fazla cephede devam ediyor olması nakliye vasıtası temininde karşılaşılan problemlerin

236 1625'te Safevîler, Bağdat'ı almak üzere harekete geçen Osmanlı ordusunun ikmal yollarını kesmiş, açlık ve hastalık baş gösteren ordu geri çekilmek zorunda kalmıştır. Bkz. Kenneth Chase, *Ateşli Silahlar Tarihi*, (Çev. Füsun Tayanç-Tunç Tayanç), İstanbul, 2008, s. 153.

237 Küçük Çelebizâde İsmail Âsım, s. 229-230.

238 BOA, *MAD*. nr. 3156, s. 304.

temel nedenidir. Çünkü Osmanlı ordusunun İran'ın batı ve güneybatısından aynı anda ilerlemesi ve bu süreçte Revan, Tebriz, Hemedan gibi kalelerin muhasarası nakliye vasıtalarına olan ihtiyacı had safhaya çıkarmıştır. Harekâtın lojistik üslerinden olan Trabzon'a çok miktarda mühimmat ve zahirenin yığılması ve bunların bir an evvel cepheye sevk edilmesi zorunluluğu zaman zaman mevcut nakliye vasıtalarının yetersiz kalmasına neden olmuştur. Bu durumda nakliye vasıtası ihtiyacını karşılamak üzere mesafe dikkate alınmaksızın yeni alternatifler devreye sokulmuştur. Bunlardan ilki; Anadolu'nun en batısındaki Aydın, Karesi, Menteşe, Saruhan gibi sancaklardan nakliye vasıtası temin etmek olmuştur. Aydın-Trabzon arası 1.370 km. olmasına rağmen zaruret dolayısıyla buradan katır ve beygir temin edilmiştir.[239] Bir diğer alternatif ise Rumeli'dir. Buradan özellikle İstanbul'a yakın olan kazalardan Tebriz ve Gence'deki orduya zahire nakletmek üzere deve temin edilmiştir.[240] Uzak mesafelerden nakliye vasıtası temini maliyeti artırmasının yanı sıra güvenlikle ilgili sakıncaları da beraberinde getirmekteydi. Ancak buna rağmen Anadolu'nun batı ucundan yük hayvanı temin edilmesi bunlara olan ihtiyacın önemini ortaya koymaktadır.[241]

Bunun yanı sıra eyalet ve sancaklardan planlanan miktarda nakliye vasıtasının temin edilememesi de nakliyatta aksamalara neden olmuştur. Örneğin H. 1137 senesinde Tebriz'e zahire ve mühimmat nakletmek üzere Canik Sancağı'ndan deve, katır, beygir ve araba talep edilmiştir. Fakat bölge halkı kendilerinde yük hayvanı ve araba bulunmadığını belirtmiş ve adres olarak da Ordu Sancağı'nı göstermişlerdir.[242] Bu durumda araba ve develerin bedeli kazalardan nakden karşılanmıştır.[243]

Yine Tebriz tarafına zahire ve top nakli için Anadolu Eyaleti'nden 100 katar deve talep edilmiştir. Bu miktardan Karesi Sancağı'na 35 deve isabet ederken aynı şekilde Ankara, Çankırı ve Bolu sancaklarının hisselerine de deve eklenmiştir. Fakat bu eyaletler kısa bir süre önce Hemedan'a fazla miktarda katır göndermişlerdir. Sancak idarecilerinin merkezi yönetime itirazları üzerine Ankara, Çankırı ve Bolu sancakları Tebriz'de istihdam olu-

239 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 240-241.
240 BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 292.
241 Örneğin; H. 1136 senesinde Revan'ı kuşatan Serasker Arifi Ahmed Paşa'ya yetiştirilmek üzere İstanbul'dan Trabzon'a nakledilen cebehane, tophane ve mühimmatın Revan'a nakledilmesi için Aydın ve Karahisar sancaklarındaki Bozulus Türkmen cemaatlerinden deve göndermeleri talep edilmiştir. Merkezi idare bunun gerekçesi olarak ise Erzurum ve Trabzon tarafındaki yük hayvanlarının mühimmat ve zahire nakil hizmetinde olmalarını göstermektedir.
242 Canik Sancağı'nda araba ve deve bulunmadığından bunları göndermelerinin mümkün olmadığını belirtmişlerdir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 43.
243 BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 44.

nacak deve hisselerinden muaf tutulmuşlardır.[244] Ortaya çıkan bu eksiklik ise Anadolu Eyaleti'ndeki diğer sancaklara paylaştırılarak giderilmiştir.[245]

Bu süreçte bazı karışıklıklar da yaşanmıştır. Örneğin Trabzon'a indirilen zahire ve mühimmatın Tebriz ve Tiflis'e nakli için Ankara, Çankırı ve Kastamonu'dan 1.000 katır talep edilmiştir. Ancak hemen kısa bir süre sonra bu katırların Trabzon'a değil Hemedan'a ulaştırılmak üzere Diyarbekir tarafına yönlendirilmesine dair ikinci bir emir gönderilmiştir. Bu sırada Kastamonu'dan 483 katır yola çıktığından katırlar yoldan döndürülmemiştir.[246]

Sefer hazırlıkları ve sefer sürecinde nakliyede karşılaşılan belli başlı sorunlardan biri de şüphesiz emirlerin uygulanma oranıdır. Çünkü masraf defterleri ve seferle ilgili kayıtlar incelendiğinde aslında nakliye vasıtası veya zahire temini ile ilgili gelen hemen her emrin uygulanabilirliği tartışmalıdır. Örneğin Tebriz'in ikinci kez kuşatılması hazırlıkları kapsamında Sivas Eyaleti'nden 600 deve ile 600 beygir ve katır talep edilmiş olmasına rağmen develerin 482'si katır ve beygirlerin ise 533'ü karşılanabilmiştir.[247] Böylelikle nakliye vasıtası teminiyle ilgili H. 1138 senesinde Sivas Eyaleti'nde emirlerin karşılanma oranı develerde yüzde 80 katır ve beygirlerde yüzde 90'dır. Bunun yanı sıra bazen bu taleplerin karşılanma oranı çok daha düşük düzeyde kalmış hatta karşılanmamıştır. Örneğin 1724'te Tebriz Seferi kapsamında Anadolu'daki diğer konargöçerlerden talep edildiği gibi Lekvanik Ekradından da 150 deve talep edilmiştir. Ancak bu aşiret ellerinde deve bulunmadığını ileri sürerek bu miktar deveyi temin edemeyeceklerini bildirmişlerdir.[248]

Görevliler, İhmaller ve Yolsuzluklar

Nakliye vasıtalarının temini ve cepheye sevkleri üç mühim görevli tarafından sağlanmıştır. Bunlar mübaşir, başbuğ/mekârîcibaşı ve sarban/harbendelerdir.

Mübaşirler, sefer organizasyonu kapsamında ihtiyaç duyulan sayıda nakliye vasıtasının sancak ve kazalardan satın alınması veya kiralanması için görevlendirilmişlerdir. Başbuğ, temin edilen yük hayvanlarının, özellikle deve-beygirlerin, yol boyunca organizasyonu, cepheye teslimi ve burada nakliye hizmetine devam etmelerinden sorumludur. Cepheye ih-

244 *BŞS*, nr. 720, s. 1.
245 *BŞS*, nr. 720, s. 1.
246 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 238-239.
247 H. 14 Safer 1138'de zahire yüklenen 482 deve ile 533 katır ve beygir ihraç olunmuştur. Bkz. BOA, *D.BŞM*, nr. 1531, s. 3-4.
248 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 208.

raç olunacak katar sayısına göre başbuğ sayısı artmakta veya azalmaktaydı. Elimizdeki kaynaklarda 100 katar deve için iki başbuğ görevlendirildiği görülmektedir.[249] Başbuğlar genellikle âyandan kişiler arasından seçilmiştir. Ayrıca Müslümanların yanında gayrimüslimlerin de mekârîcibaşı olarak isimleri geçmektedir.[250]

Bu görevlilerin yanında hayvanların eksiksiz olarak yerlerine ulaşmalarını sağlamak üzere her katarda birer sarban veya harbende bulunmaktadır.[251] Sarban, deve sürücüsü[252] manasına gelmektedir. Harbende ise beygir ve katır sürücüsüdür. Her katarda birer kişi olan bu çobanlar yol boyunca hayvanların bakımından ve muhafazasından sorumluydular.[253] Çünkü hayvanların başında yeterli sayıda çoban bulunmadığında kontrol edilmeleri ve eksiksiz bir biçimde cepheye ulaştırılmaları mümkün değildi. Hatta bu tür vakalar Tebriz Seraskeri Abdullah Paşa tarafından bizzat dile getirilmiştir.[254] Bunun yanında yüklerin cepheye indirilmesinden sonra dönüşlerde de çobanlara büyük iş düşmekteydi. Hayvanların ivedi bir biçimde lojistik üslere ulaştırılıp yeniden yüklenmesi her şeyden evvel çobanların işlerini savsaklamamalarına bağlıydı. Çünkü çobanların bu dönüşleri ağırdan almaları üslerle cephe arasındaki lojistik irtibatın sağlanmasında aksamaya neden olmaktaydı.[255]

Çobanlar, bu süreçte çizme ve şalvar giymekteydiler. Her türlü hava ve yol şartlarında nakliyeyi devam ettirmek zorunda olmaları dolayısıyla zaman zaman giyecek ve harçlık hususunda sıkıntı yaşamışlardır.[256]

Diğer taraftan şunu hatırlatmakta fayda vardır. Osmanlı Devleti sefer gibi ehemmiyetli bir konuda nakliyenin sağlanmasında periferide kendisini temsil eden âyanın ön planda yer almasına özen göstermiş ve katarların başında âyandan kişileri görevlendirmiştir.[257] Böylelikle sefer organizasyonuna bizzat âyanları eklemiştir. Örneğin Aydın'da Karaosmanoğulları, Halep'te Bağdadlıoğlu, Adana'da Arpacızâde, Maraş'ta Bayezidoğlu ve Ayıntâb'da Devecioğlu bu süreçte görevlendirilmiş olan âyanlardan bazılarıdır.[258]

249 BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 115-116.
250 BOA, *D.BŞM.ORH*. Dosya nr. 6, vesika nr. 22.
251 BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 115.
252 Devellioğlu, a.g.e., s. 920.
253 BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 115, 287.
254 *EŞS*, nr. 1230, s. 23.
255 BOA, *D.BŞM.ERG.*, Dosya nr. 4, vesika nr. 105.
256 BOA, *D.BŞM.ORH*. Dosya nr. 12, vesika nr. 90.
257 Tebriz seferi için orduya zahire ve mühimmat nakledecek olan katarların başında mutlaka âyandan birer ikişer kişinin başbuğ tayin edilmesi istenmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 99.
258 BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 112-115.

Bu tablo görünürde devletin âyana güven duyması ile kolayca izah edilebilir. Fakat âyanların seferde görevlendirilmeleri devletin onlar üzerinde kontrol kurmak istemesinin bir emaresi olarak da yorumlanabilir. Çünkü 18. yüzyıl başlarında âyanlar taşrada yeni yeni palazlanıyordu ve taşradaki görevlilerin büyük bir kısmının seferde olması onlara daha rahat hareket etme imkânı tanıyacağından güçlenmelerine de zemin hazırlayabilirdi. Ancak 18. yüzyıla genel olarak bakıldığında âyanları kontrol edebilme konusunda devletin pek de başarılı olamadığı anlaşılmaktadır.[259]

Ancak bu süreçte organizasyonun üst basamağında yer alan mübaşirler başta olmak üzere diğer devlet görevlilerden kaynaklanan birtakım sorunlar yaşanmıştır. İroniktir ki bu sorunların müsebbipleri büyük oranda âyanlar olmuştur. Bu ortamda reaya âyanlardan büsbütün şikâyetçi olmaya başlamıştır. Çünkü görevlilerin usulsüzlüklerinden ve yolsuzluklarından zarar gören ve mağdur olan reaya olmuştur.

Görevlilerin tutumlarına ilişkin biraz daha ayrıntıya inildiğinde; verilen görevi fırsat gören, tamahkârlıkla cebini doldurmaya çalışan ve bunun için her türlü usulsüzlüğü yapan bir görevli profili ile karşı karşıya kalınmaktadır. Şöyle ki, sefer sırasında reayadan ayni olarak yük hayvanı teminiyle görevlendirilen kişiler aldıkları emrin aksine reayanın bu yükümlülüklerini nakden tahsil etme yoluna gitmişlerdir. Üstelik reayadan bir yük hayvanına karşılık olarak piyasa fiyatının çok üzerinde para tahsil etmişlerdir. Ancak bunun karşılığında daha cüz'i fiyatlarla yaşlı ve işe yaramaz hayvanlar satın almışlardır. Böylece zimmetlerine çokça para geçirme imkânı elde etmişlerdir. Buna bir örnek olmak üzere H. 1137/M. 1724/25 yıllarında Karahisarî Abdülbaki mübaşirliğinde Anadolu Eyaleti'nden talep edilen 600 devenin hikâyesine göz atabiliriz.

> bin yüz otuz yedi senesinde eyalet-i Anadoludan Karahisarî Abdülbaki mübâşeretiyle ihrâcı fermân üzere altı yüz mehar devenin aynî ihrâc olunmayub bedel nâmıyla beher meharına yüzer ve yüz yirmişer guruş alınmışken mübaşir mûmâileyh yirmişer ve yirmi beşer guruşa ba'zısını otuzar guruşa değin amelmande develer tedârik itmeğle...[260]

Yukarıda aynen aktardığımız metinde de gayet açık bir şekilde görüldüğü üzere mübaşir Abdülbaki deve bedeli olarak her deve için reayadan

259 Bu tür örnekler için bkz. Yücel Özkaya, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Âyânlık*, TTK, Ankara, 1994; Yuzo Nagata, *Tarihte Âyânlar Karaosmanoğulları Üzerine Bir İnceleme*, TTK, Ankara, 1997; Mücteba İlgürel, "Balıkesir'de Âyânlık Mücadelesi" *İÜEF Tarih Enstitüsü Dergisi*, Sayı: 3, İstanbul, 1973, s. 63-74.
260 BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 108.

100 ila 120'şer kuruş para tahsil etmiş ve bunun karşılığında 20-30 kuruşa uzun yolda sıkıntı çıkarması işten bile olmayan yaşlı develer temin ederek bir anlamda hem reayayı hem de devleti kandırmış ve zimmetine para geçirmiştir. Abdülbaki'nin yaptıkları bununla sınırlı kalmamıştır. Reayadan develerin bedelini tahsil ettiği halde develeri kiralamışçasına her bir deve için deve sahiplerine verilmek üzere devlet tarafından kendisine gönderilen üçer aylık peşin ücretleri de zimmetine geçirmiştir. Üstelik develere yüklenmek üzere reayadan satın aldığı arpanın parasını da ödememiştir. Nihayetinde seferin hemen ardından reayanın şikâyetleri üzerine Abdülbaki'den 48.558 kuruş tahsil edilmiştir.[261]

Aslında burada ele aldığımız sadece bir örnektir. Bunun dışında bazı görevliler de Abdülbaki gibi davranıp zimmetlerine para geçirmişlerdir. Burada reayanın ortak şikâyeti, görevlilerin kendilerinden çeşitli bahanelerle fazladan para tahsil etmesidir. Nitekim belgeler ayrıntılı olarak incelendiğinde görevlilerin reayadan; tahsildariye, mübaşiriye, huddamiye, seferiye, bayrak akçesi, masraf vb. adlar altında mesnedsizce para tahsil ettikleri görülmektedir.[262]

Bu süreçte karşı karşıya kalınan bir diğer mesele nakliye ücretleridir. Daha önce de belirtildiği üzere nakliyede kullanılacak olan hayvanlar kiralanırken üçer aylık ücretleri peşin olarak ödenmiştir. Ancak sefer sürecinde bu konuda da bazı sorunlar yaşanmıştır. Örneğin sefer mühimmatı ve zahire nakletmek üzere Bolu ve kazalarından kiralanan hayvanlar için görevliler tarafından sahiplerine mîriden ödenmesi gereken üçer aylık peşin ücretler ödenmemiştir. Üstelik görevliler Bolu'daki ahaliden *mübaşiriye* ve *ağalık* adı altında para tahsil etmişlerdir. Görevlilerin bu kanunsuz davranışları dolayısıyla Bolu ahalisi uğradıkları haksızlıklarla ilgili şikâyette bulunmuştur.[263]

Nakliye ücretleri hususunda karşılaşılan sorunlar sadece Bolu örneğiyle sınırlı kalmamıştır. Aynı dönemde özellikle hayvan sahiplerine eksik ücret ödenmesi veya bu ücretlerden çeşitli adlar altında kesintiler yapılması sıklıkla karşılaşılan durumlardan olmuştur. Şikâyetlerin odak noktası nakliye vasıtalarını temin ile görevli kişilerin fazla para toplamalarıdır. Burada şunun belirtilmesi gerekir ki nakliye hizmetlerinde görevlendirilen kişilerin büyük bir kısmı yörenin tanınmış ailelerine mensup kişilerle, âyanların çocuklarıdır. Dolayısıyla bu süreçte görevlendirilen âyanların kendi bölgele-

261 Abdülbaki reayadan 36.000 kuruş bedel akçesi, 11.225 kuruş üç aylık peşin deve ücreti ve 1.333 kuruş arpa bahası olmak üzere toplam 48.558 kuruş tahsil etmiştir.
262 BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 120.
263 BOA, *MAD*, nr. 2373, s. 6.

rindeki iktidarlarını kullanarak daha rahat hareket ettikleri ileri sürülebilir. 18. yüzyılın başlıca meselelerinden olan âyan-reaya ilişkisi burada çok rahat bir şekilde tahlil edilmektedir. İktidarı elinde bulunduran âyanlarla işbirliği içinde olan devlet, sefer zamanında bunları çeşitli hizmetlerde istihdam ederek hem bağlılık vurgusunu güçlendirmek istemiş hem de kontrol altında tutmak istemiştir. Fakat bu süreçte reaya oldukça zarar görmüştür.

Bunlardan başka nakliye ücretlerinin belirlenmesinden kaynaklanan birtakım sıkıntılar da yaşanmıştır. Bilindiği üzere nakliye vasıtalarının temini karşılığında sahiplerine bir miktar ücret ödenmekteydi. Bu ücretlerin belirlenmesinde âyanın rolü göze çarpmaktadır. Sefer hazırlıkları kapsamında zahire ve mühimmat naklinin ivedilikle gerçekleşmesi zorunlu olduğundan âyanlar bu durumu fırsat bilerek nakliye için yüksek fiyatlar talep edebilmişlerdir. Bu yüksek fiyatlar âyan ile devleti karşı karşıya getirmiştir. Devlet, belirlenen fiyatların yüksek olduğunu dile getirirken Rumeli'deki işleyişi örnek vermekten geri durmamıştır. Rumeli'den temin edilen nakliye vasıtalarına çoğu zaman ücret ödenmediği ve ücretin reayaya yüklendiği belirtilerek ücretler konusunda daha insaflı olunması istenmiştir.[264]

Tüm bu olumsuzluklar bir tarafa sefer sırasında görevini hakkıyla yerine getiren görevliler de yok değildir. Örneğin Erzurum Gümrük Emini Osman Ağa bunlardan sadece birisidir. Osman Ağa seferlerin başlangıcından itibaren Tiflis, Revan ve Tebriz muhasaralarında gayret ve çalışkanlığı ile cephe ardında ordunun ikmalini sağlayan önemli aktörlerdendir. Osman Ağa'nın bu gayreti İstanbul'un da dikkatini çekmiş ve ağa kapıcıbaşılığa terfi ettirilmiştir.[265]

Devlet-Reaya İlişkileri

Lojistik organizasyonunda devlet, reaya ve görevlilerin işbirliği ve uyumları bu sürecin problemsiz bir şekilde sürdürülmesinde önemli bir rol oynamıştır. Çünkü bu üçlünün herhangi birinin bu sürece dahil olmaması veya yavaş davranması sefer organizasyonunda aksamaları beraberinde getirebilirdi.

Sefer zamanında zahire ve nakliye vasıtalarının tedarikine ve imdad-ı seferiyye ve imdad-ı hazeriyye gibi vergilerin karşılanmasına kadar reayanın çok geniş yükümlülükleri vardı. Bu süreçte görevlilerle reaya arasında zaman zaman bazı sorunlar yaşanmıştır. Bu sorunlar doğrudan doğruya görevlilerin tutum ve davranışlarından kaynaklandığı gibi reayanın yükümlülüklerini yerine getirmemesinden de kaynaklanmıştır.

264 BOA, *MAD*, nr. 3598, s. 10-11.
265 BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 131.

Osmanlı Devleti'nin sefer organizasyonu çalışmalarında seferlerin reaya ile bağlantısına hepsinden önemlisi reayanın bu süreçteki tavrına dair son derece sınırlı bilgiler yer almaktadır. Oysa gerek hayvan ve zahire, gerek işgücü temininde sefer organizatörleri reayaya başvurmak zorundaydı. Ayrıca reayanın savaşı onaylayıp onaylamamasından çok tebaa olması dolayısıyla sultanın emirlerini yerine getirme zorunluluğu vardır.

İran seferlerinde görevlilerin olduğu kadar reayanın sebep olduğu problemler de mevcuttur. Bunların çıkış nedeni reayanın kendi hisselerine düşen nakliye vasıtalarını temin etmemeleri ya da mazeret ileri sürerek süreci uzatmalardır. Sefer boyunca meydana gelen bu tür vakaları incelediğimizde bunların tek bir sancak veya kazada meydana gelmediğini öncelikle belirtmemiz gerekmektedir. Zira Anadolu'nun farklı yerleşim birimlerinde bu tür muhalif hareketlerle karşı karşıya kalınmıştır. Akhisar, Alaiye, Amasra, Başgelembe, Canik, Gördes, İçil, Kalkanlı, Kaş, Kastamonu bunlardandır.[266]

Bu tür muhalif tutumlara odaklandığımızda birkaç tespit yapmak mümkündür. Bazı kazaların nakliye vasıtası temin edememesi ellerinde yeterli miktarda vasıta bulunmamasından kaynaklanmıştır. Örneğin 1724'te Kastamonu'nun bazı kazaları Trabzon İskelesi'ne nakledilmek üzere istenen katırları temin etmekte zorluk çekmişler ve İstanbul'un onayıyla katır yerine beygir tedarik etmelerine müsaade edilmiştir.[267] Fakat büyük bir çoğunluğunda bu nakliye vasıtalarını niçin vermedikleri ile ilgili ayrıntılı bilgi yer almamaktadır. Örneğin Teke Sancağı'ndan talep edilen 200 baş beygir ve katırın yirmisi Kalkanlı kazası reayasının hesabına düşmüştür. Fakat Kalkanlılar bu hayvanları vermeyi reddetmişlerdir. Öte yandan benzer durum Kaş kazasında da yaşanmıştır.[268]

Bunun yanı sıra sefer görevlilerine bir diğer deyişle padişahın emirlerine muhalefet eden bazı kazalarda bu muhalefetin başını çeken kişilerin âyandan kişiler olduğu tespit edilmiştir. Akhisar'da Köşkçü-zâdeler ellerinde develeri olmasına rağmen kendi paylarına düşen develeri vermekten kaçınmışlardır. Benzer durum Başgelembe kazasında da yaşanmış ve âyandan bazı kişiler kaza hissesine düşen 12 deveyi vermemişlerdir.[269]

Sefer organizasyonunda üzerlerine düşen görevleri yerine getirmeyi reddeden reayanın yanı sıra mazeret ileri sürerek yükümlülükten kurtulmak isteyen veya verdikleri bilgilerle İstanbul'u yanıltmak isteyenler de vardı. Örneğin Erzurum Eyaleti kazaları 2.000 araba temin etmeleri için emir

266 BOA, *MAD*, nr. 3598, 3375.
267 BOA, *MAD*, nr. 3598, s. 5.
268 BOA, MAD, nr.3606, s. 342.
269 BOA, *MAD*, nr. 3598, s. 29, 30.

gönderilmiş olmasına rağmen kış mevsiminin yaklaşmış olmasını mazeret göstererek arabaların hazırlanamayacağını ileri sürmüşlerdir. Hatta araba yerine beygirle daha kısa sürede ve daha ucuza nakliyenin sağlanabileceğini salık vererek araba yükümlülüğünden kurtulmayı dahi denemişlerdir.[270]

Reayanın kendisine verilen bu tür yükümlülükleri yerine getirmemesi durumunda birtakım yaptırımlar uygulanmıştır. Bunların başında sorumluların yakalanıp kalelerde hapsedilmeleri gelmektedir.[271] Suçlu görülen kişilerin kaç yıl kalebentlikle cezalandırıldıklarına dair elimizde yeterli bilgi yoktur. Ancak bu suçluların hangi kalelere gönderildiklerini biliyoruz. Bunlar; Boğazhisar, Diyarbekir, Foça, Samsun ve Sivas kaleleridir.[272] Bu kişilere verilen ceza sadece bununla sınırlı kalmamış aynı zamanda tüm malvarlıklarına da el konulmuştur. Bunun için bu kişilerin isimleri öncelikle İstanbul'a bildirilmiştir.[273]

Devlet, ilk aşamada reayanın yükümlülüklerini yerine getirmesi için te'kit ve tehdit içeren emirler göndermiş fakat son raddede işin boyutu müdahaleye kadar uzanmıştır. Bunun örneğine Canik Sancağı'nda rastlanmıştır. Çünkü Canik Sancağı kazaları sefer yükümlülükleri kapsamında kendilerinden talep edilen zahire, araba ve yük hayvanlarını vermekten kaçınmışlardır. Defaatle emir gönderilmesine rağmen devlet herhangi bir sonuç elde edememiştir. Hatta belgelerde Canik Sancağı kazalarından bir kile zahire ve bir re's mekârî teslim alınmadığı açıkça dile getirilmiştir.[274]

Canik Sancağı'nın bu başkaldırısı hükümetin dikkatinden kaçmış değildir. Öte yandan olayın boyutu yalnızca sefer görevlilerini umursamamaktan ibaret değildir. Zira zahire ve nakliye vasıtalarını tahsile gelen görevlilere müdahale de söz konusuydu. Hatta görevlilerin üzerine hücum edilip mal ve eşyalarına da el konmuştur. Bunun üzerine Sivas Mütesellimi Rişvan-zâde Ömer Bey bu meseleyi çözmekle görevlendirilmiştir. Mütesellime verilen yetkiler oldukça genişti. Herhangi bir şekilde kendisine mukavemet eden olursa yakalanacak ve kalebent edilecekti. Sonunda sancağın yerine getirmekten kaçındığı tüm yükümlülüklerini yerine getirmesi sağlanacaktı.[275]

270 BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 21.
271 "... ahali-yi kaza tarafından ve taraf-ı ahardan muhalefet iden olursa ol makuleler her kim olursa olsun ahz-u habs ve kalabend olacaklarından..." Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 19.
272 BOA, *MAD*, nr. 3598, s. 3, 19.
273 BOA, *MAD*, nr. 3598, s. 12, 69.
274 "Tebriz cânibine me'mûr asâkirin ta'yinâtıçün eyalet-i Sivasdan İsmail Ağa mübâşeretiyle mübâyaası fermân üzere zehayirden Canik sancağında vâki' kazalara bu mikdâr zahire ve tahmîlçün dahi bu mikdâr deve ve katır ve bargir cem'i mârifetle hisselerine isâbet etmişken henüz bir kile zahire ve bir re's mekârî teslîm olunmadığı ilâm olunmağla tevzî olunan zehayir ve mekârî bervech-i ta'cil ihrâc ve mübâyaacıya teslim ettirilmek içün ..." Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 11.
275 BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 300.

Savaş devam ederken cephe ardında bu denli ciddi boyuta ulaşan başka bir olay yaşanmamıştır. Reayadan kaynaklanan birkaç münferit hadise görülse de bir sancağın böylesine topyekûn bir tepki göstermesi ender rastlanan bir durumdur. Aslında bu tavır sorgulandığında devletin kutsal savaşına tüm Osmanlı tebaasının boyun eğmediği ve padişahın emirlerine her zaman biat edilmediği anlaşılıyor.

İkinci Bölüm

ASKERİ İAŞE

Sefere çıkan Osmanlı ordusunun beslenmesi yalnızca askerlerin bu süreçteki beslenme ihtiyaçlarının karşılanmasını değil orduda istihdam edilmiş olan hayvanların beslenmesini de kapsayan oldukça geniş çaplı bir organizasyondur. Bu organizasyonda görev alan memurlar, tüketim maddeleri, miktarları ve fiyatlarıyla karşılaşılan problemler konunun bütününü meydana getirmektedir.

Beslenme, temel ihtiyaçlardan olmasının yanı sıra askerlerin motivasyonunun yüksek tutulmasında da son derece etkilidir. Aksi durumda savaşın gidişatını etkileyecek birtakım problemlerin yaşanması işten bile değildir. Zira seferdeki askerlerin beslenmesinde ortaya çıkacak problemler askerlerin firarına hatta isyanına dahi neden olabilirdi. Dolayısıyla askerin "karnının doyurulması" savaşların zaferle neticelenmesinde son derece önemlidir. Tüm bunların bilincinde olan devlet, seferdeki askerlere yiyecek sıkıntısı yaşatmamak için seraskerlerin nakit para taleplerini dikkate almış ve hazineden istenilen miktarda nakit çıkışı yapmaya büyük bir özen göstermiştir.[1] İran seferlerinde ordunun beslenme organizasyonunu sağlamak üzere devlet tarafından her cephe için birer nüzül emini görevlendirilmiştir. Kısaca nüzül eminleri askerin beslenmesi için gereken zahire ve etin teminini üstlenmişlerdir.[2] Bu bağlamda; Tiflis Seferinde Osman Ağa, Revan Seferinde Kasım Efendi nüzül emini tayin edilmişlerdir. Tebriz Seferinin iki yıl devam etmiş olması nedeniyle sefer boyunca El-Hac İsmail Ağa,[3] İbrahim Efendi ve Hasan Ağa[4] sırasıyla nüzül eminliği görevinde bulunmuşlardır.[5] Nüzül emininin yanında ordunun beslenme işlerini yürüten birkaç görevli daha vardır. Bunlar; arpa emini, ekmekçibaşı ve kasabbaşıdır. Örneğin Hemedan Seferinde arpa eminliği Mehmed Ağa'nın ekmekçibaşılık Mustafa Ağa'nın ve kasabbaşılık İsmail Ağa'nın uhdesindedir.[6]

1 Tebriz'de kışlayan Abdullah Paşa'ya zahire satın alınması için 50 kese akçe gönderilmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 72. (H. 22 S. 1137).

2 "Asâkir ta'yınâtı içün etrafdan mübâyaası fermân olunan zehâyiri kabz ve ağnam mübâyaa ve ta'yınât virmek içün bir kimesne nüzül emîni ta'yin olmağa muhtâc olduğu..." Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 2.

3 "El-Hac İsmail Ağa emîn-i nüzül-ü sâbık ve İbrahim Ağa emîn-i nüzül" Bkz. BOA, *DBŞM*, nr. 1501, s. 2.

4 Hasan Ağa, kışlakta olan Abdullah Paşa ordusuna H. 12 Ca 1137/M. 27 Ocak 1725 tarihinde Nüzül Emini tayin edilmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 2.

5 BOA, *MAD*, nr. 1943, s. 120; nr. 135, vr. 40b; nr. 3156, s. 2; *D.BŞM.ORH*. Dosya nr. 6, vesika nr. 41.

6 BOA, *D.BŞM*., nr. 1518, s. 6.

Osmanlı Devleti, Yavuz Sultan Selim döneminden itibaren Safevîler üzerine seferler düzenlemiştir. Bu seferlerde ordunun beslenmesinin ne derece hayati bir önem taşıdığının farkında olan Safevîler, Osmanlı ordusuna iaşe temini hususunda sıkıntı yaşatmak için bazı taktikler geliştirmişlerdir. Bunların başında Osmanlı ordusunun güzergâhı üzerindeki yerleşim birimlerini boşaltıp ıssızlaştırmak ve buralardaki tüm zahire kaynaklarını yok etmek gelmektedir.[7] Böylece Osmanlı ordusu zor durumda kalacak ve savaşma kabiliyeti zayıflayacaktır. 16. yüzyıl sonu ve 17. yüzyıl başlarındaki Osmanlı-Safevî ilişkilerini inceleyen B. Kütükoğlu Osmanlı ordusunun geçeceği güzergâhın Safevîler tarafından adeta çöle döndürüldüğünü ifade etmektedir.[8] Benzer manzara incelediğimiz sefer için de geçerlidir. Dolayısıyla Osmanlı ordusu, İran coğrafyasında kuşatmalara girdiğinde beslenme hususunda tamamen cephe ardına bağlı kalmıştır. Dolayısıyla İran seferinde Anadolu, ambar vazifesi görmüş ve özellikle zahire temininde büyük ölçüde Anadolu'ya bağımlı kalınmıştır.

Osmanlı ordusunun beslenmesi iki temel gıda maddesi üzerine kuruludur: Ekmek ve et. Bunlara peksimet, pirinç, sadeyağı ve diğer bazı gıdalar da eklenebilir. Bu bölümde; ordunun beslenmesin de hayati önemi olan gıda maddelerinin nasıl, nerelerden ve ne şekilde temin edildiği, bu organizasyonu üstlenen görevliler ve meydana gelen aksaklıklar üzerinde durulacaktır.

Osmanlı Ordusunun Beslenmesi

Ekmek

Ekmek, sefere çıkan Osmanlı ordusunda en mühim yiyeceklerden olup günlük ve taze olarak tüketilmekteydi.[9] Bu doğrultuda ordu sefere çıkmadan önce sefer güzergâhı üzerindeki menzillerde fırınlar kurulması için gerekli hazırlıklar yapılmaktaydı. Mesela Mora Seferinde askerlerin ekmek ihtiyacı konaklanılan menzillerde kurulan geçici fırınlardan sağlanmıştır. Bu kapsamda menzillerde yüz yirmi beşer adet fırın yapılmıştır.[10] Menzillerde kurulan bu fırınların belirli standartları da vardır.[11]

7 Doğu seferlerinde Osmanlı ordusunun iaşe ağını kesmek amacıyla yapılan kısıtlamalara örnekler için bkz. Bekir Kütükoğlu, *Osmanlı-İran Münasebetleri (1578-1612)*, İstanbul, 1993; M. Fahrettin Kırzıoğlu, *Osmanlılar'ın Kafkas- Elleri'ni Fethi (1451-1590)*, TTK, Ankara, 1993.

8 Kütükoğlu, *a.g.e.*, s. 269.

9 Yıldız, *a.g.e.*, s. 177.

10 Ertaş, *a.g.e.*, s. 154-155.

11 Bülent Çelik, "Osmanlı Sefer Organizasyonlarında Kentli Esnafın Getirdiği Çözümler: Orducu Esnafı," *EJOS*, VII (2004), No. 11, s. 16.

Osmanlı seferlerinde askerlerin ekmek ihtiyacını karşılamak üzere başta İstanbul olmak üzere Bursa ve Edirne'den yazılan orducu esnafı içinde ekmekçi/fırıncı esnafı da yer almıştır. Bu doğrultuda orducular diğer görevlilerle birlikte Osmanlı ordusundan önce konak yerine ulaşıp fırınlarını kurmakta ve asker geldiğinde taze ekmek vermekteydiler.[12] Nitekim 1661'den sonraki seferlerde ekmekçi esnafının dört çadır ile organizasyona dahil olduğu görülmektedir.[13] Keza 1730 tarihinde III. Ahmed'in bizzat ordunun başında bulunması planlanan fakat isyan nedeni ile gerçekleştirilemeyen İran seferi hazırlıkları kapsamında da ekmekçi esnafının dört çadır ile sefere katılması planlanmıştır.[14]

İran seferleri sırasında orducu esnafı görevlendirilmiş olmalıdır ancak incelediğimiz defter ve belgelerde bununla ilgili bir kayda rastlanılmamıştır. Ancak seferde ordunun ekmek ihtiyacını karşılamak üzere fırınların temin edilmesi için nüzül eminlerinin görevlendirildiği tespit edilmiştir.[15] Nitekim Erzurum Valisi ve Tiflis Seraskeri İbrahim Paşa'nın Tiflis'e hareketinden önce nüzül emini vekili tayin edilen Erzurum cizyedarı ve gümrükçüsü Hacı Osman Ağa'ya yeniçeriler ve diğer askeri birlikler sefer için hareket etmeden önce ekmek fırınlarının ve ekmek imali için gerekli unun beraberinde götürülmesi emredilmiştir.

> İnşâ-Allah ol tarafa hareket olunduğunda vezîr-i müşârün-ileyh maiyyetine me'mûr olan dergâh-ı âli yeniçerilerinin orta ve yamakları ve serdengeçdi neferât ve ağaları ve cebeci ve tobçu ve tob arabacıları neferâtının iktizâ' iden davarlarını tedarik ve saîr lâzımelerini dahi görüb ve nakli iktizâ' iden tob ve barut ve kurşun ve mühimmât-ı sâire içün dahi lüzûm gelen davarları tedârik ve hazır idüb ve harekete azîmet iyledikleri günden hizmete me'mûreleri tekmîline değin kapum kulları ve sâir tavâif-i askeriyyeden ba'zılarına iktizâ' iyledüğüne göre rûz-ı merre virilmesi lâzım gelen zahîreler içün iktizâ' iden dakik ve şaîr ve ağnamı eyalet-i Erzurumdan ve Kars sancağından ve sâir kazalardan bir gün evvel mübâyaa ve yevmiyye virilmesi muktezî olan nân ta'yînâtı içün tabhı lâzım gelen nânın

12 Şenol Çelik, "Osmanlı Sefer Organizasyonunda Orducu Esnafı ve İstanbul Orducuları," *Eskiçağ'dan Modern Çağ'a Ordular-Oluşum-Teşkilât ve İşlev-*, (Ed. Feridun M. Emecen), İstanbul, 2008, s. 360-361.

13 Çelik, "a.g.m.," s. 377.

14 M. Münir Aktepe, "Ahmed III. Devrinde Şark Seferine İştirâk Edecek Ordu Esnafı Hakkında Vesikalar," *İÜ Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, C. VII, Sayı: 10, İstanbul, 1954, s. 20-21.

15 Benzer uygulamaya Prut Seferinde de rastlanılmaktadır. Burada da menzillerde yaptırılan ekmeklerden başka ayrıca ekmek temin edilip menzillere ulaştırılması nüzül emininin sorumluluğunda olmuştur. Bkz. Yıldız, *a.g.e.*, s. 178-179.

etmekçi fırununu dahi ihrâc ve maan götürüb ve dakiki dahi maan götürüb ve lahm ta'yînâtı içün yevmiyeye göre iktizâ' iden ağnamı dahi tedârik ve her menzilde yanında bulunub ortalara ve serdengeçdiler ve sâire virilmesi lâzım gelen şaîri dahi tedârik ve vezîr-i müşârün-ileyhin buyruldularıyla tevzî ve masârif-i merkûme içün her ne mikdar akçe iktizâ' iderse uhdenizde olan Erzurum cizyesi malından harc-u sarf ve hakikati üzere defter idüb perakende hıfz iyleyesün deyu Erzurum cizyedârı ve gümrük emini El-Hac Osmana hitaben emr-i şerîfim virilmişdir.[16]

Seferlerin her birinde askerlerin ekmek ihtiyacını karşılayan fırınlara dair ayrıntılı bilgi mevcut değildir. Fakat bilinen şu ki seferde kapıkullarının ekmekleri miri fırınlarda hazırlanmış ve bu fırınların eksikleri ordu defterdarlığı tarafından karşılanmıştır. Örneğin yeniçeriler, cebeciler, topçular ve top arabacılarının Tiflis'e ulaşmalarından Revan kuşatmasına kadar geçen süre içinde ekmek ihtiyaçları yedi adet miri fırından karşılanmıştır. Pişirme ücreti olarak her bir fırın için iki yüzer kuruş ve fırınların malzemeleri için de yüzer kuruş olmak üzere ordu defterdarlığından toplam 2.100 kuruş ödeme yapılmıştır.[17]

Seferde askerlerin ihtiyacı olan ekmeğin hazırlanması, pişirilmesi ve dağıtılması sürecinde baş aktör ekmekçibaşıdır. Örneğin 1724'teki Tebriz Seferinde ekmekçibaşı Mehmed Ağa iken Hemedan Seferinde Mustafa Ağa'dır.[18] Bu süreçte fırıncılara ekmekçibaşı tarafından un tahsis edilmiştir. Stoklarda yeteri miktarda un bulunmadığında ise ambarlardaki buğday öğütülerek un ihtiyacı karşılanmıştır. Fakat buğdayın değirmenlerde öğütülmesi hem maliyeti artırmış hem de bir külfet olmuştur. Çünkü buğday öğütülmeden önce temizlenmekte sonrasında hayvanlara yüklenerek değirmenlere taşınmakta ve öğütülmekteydi.[19] Bu durumda işin içine temizleme, nakliye ve öğütme masrafları girmekteydi.[20] Tüm bunlar göz önünde bu-

16 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 2. (H. 10 M. 1135/M. 21 Ekim 1722)

17 BOA, *MAD*, nr. 135, vr. 15a-b.

18 "... bin yüz otuz altı senesi Şa'bânu'l-muazzama gurresinden bin yüz otuz yedi senesi Rebi-ül-evvel gayetine gelince etmekçi başı Mehmed Ağa kulları ma'rifetiyle habbâzların makbûzları olan ..." Bkz. BOA, *DBŞM*, nr. 1501, s. 7; nr. 1533, s. 14.

19 1724 senesinde Tebriz yakınlarında kışlayan Osmanlı ordusunun ekmek ihtiyacını karşılamak üzere satın alınan buğday önce temizlenmiş daha sonra değirmenlerde öğütülmüştür. Kile başına temizleme ve değirmen masrafı olarak 20 akçe ödenmiştir. Bkz. BOA, *D.BŞM.ORH.*, nr. 5, vesika nr. 60.

20 Tebriz yakınlarında kışlayan askerin 1724 Ağustos sonlarından Aralık ortasına kadar geçen yaklaşık dört aylık masraf kayıtlarında değirmen ve un nakliyesi için yapılan harcama 700 kuruş civarındadır. Değirmenlerde öğütülen unun beher Van kilesi için 5'er akçe, unun Tebriz'e nakli için ise toplam 480 kuruş ödenmiştir. Bkz. BOA, *D.BŞM.ORH.*, Dosya nr. 5, vesika nr. 60.

lundurulduğunda seferler sırasında cephelere ulaştırılmak üzere doğrudan un satın alınması oldukça pragmatik bir tutum olarak değerlendirilebilir.[21]

Ekmeğin hazırlanma sürecine baktığımızda; ilk önce un, kıldan yapılmış eleklerden geçirilerek elenmiş sonrasında teknelerde hamur haline getirilmiştir. Mayalanan hamur, fırınlarda pişirilmiştir.[22] Bu aşamada bir taraftan da fırınlarda yakacak olarak kullanılacak odunlar civardan temin edilip hayvanlara yüklenerek ordugâha taşınmıştır. Hatta sadece bu işte kullanılmak üzere yük hayvanları istihdam edilmiştir.[23]

Fırıncılara hizmetleri karşılığında belirli bir ücret ödenmiştir. Bu ücrette kıstas ekmek imalinde kullanılan un miktarı olmuştur. Bu durumda kıyye[24] ya da İstanbul kilesi üzerinden hesap yapılmıştır. Ödenen ücretler cepheler arasında aşağı yukarı aynıdır. Nitekim hem Tiflis hem Tebriz'de bir kile un için ödenen tabhiye/pişirme ücreti 24 akçedir.[25] Öte yandan Revan Seferinde fırıncılara ödenen ücrette uygulanan kıstasla ilgili herhangi bir kayıt olmamakla birlikte 1723 Kasım-1724 Eylül tarihleri arasında fırıncılara toplam 2.800 kuruş tabhiye ücreti ödendiği tespit edilmiştir.[26]

Seferler sırasında gerek menzillerde gerekse cephede askerlerin ekmek istihkakı günlük olarak hesaplanmış ve her askere günlük birer çift ekmek verilmiştir. Kısacası sefere katılan yeniçerilerden miri serdengeçtilere, cebecilerden terakkili neferlere kadar her askerin günlük ekmek istihkakları birer çift ekmek olmuştur. Fakat bu askeri birliklere verilen bir çift ekmeğin gramajında farklılıkların olduğunu tespit ettik. Buna göre; yeniçerilere verilen ekmek 200 dirhem/yarım kıyye iken terakkili ve diğer askerlere verilen ekmek 160 dirhemdir.[27] Bir başka deyişle yeniçerilerin her birinin günlük ekmek istihkakı 641 gram iken diğer askerlerin 512 gramdır. III. Ahmed dönemindeki Prut ve Mora seferlerinde askerlere tahsis edilen ekmeğin gramajında böyle bir farklılık-

21 Bu süre zarfında toplam masrafın 58.988 kuruş olduğu düşünülürse payının yüzde 2 den az olduğu anlaşılmaktadır (Gurre-i Zilhicce 1136-Gaye-i Rebî-ü-levvel 1137).

22 Ekmek tabhında kullanılan malzemelerle ilgili bkz. BOA, *MAD*, nr. 1943, s. 31.

23 Tebriz ordusunda beş beygir ekmekçi fırınlarında istihdam olmuş ve bunun için sahiplerine günlük 30'ar akçe ücret ödenmiştir. Bkz. BOA, *D.BŞM.ORH*. Dosya nr. 11, vesika nr. 47.

24 Kıyye, okka adlı eski ağırlık ölçüsünün diğer ismi olup 400 dirhemden ibarettir. Bkz. Midhat Sertoğlu, *Osmanlı Tarih Lûgatı*, İstanbul, 1986, s. 186.

25 BOA, *MAD*, 1943, s. 11; *D.BŞM*, nr. 1501, s. 7.

26 BOA, *MAD*, nr. 135, vr. 15a-b.

27 "Sefer-i hümâyûna me'mûr olan dergâh-ı âlî yeniçerilerinin rûz-merre ta'yinâtlarına virilen nânın bir adedi iki yüz dirhem olub beher bir kile dakikden elli dört çift nân ve terakkilü ve sâir tavâif-i asâkire virilen nânın bir adedi yüz altmış dirhem olub beher bir kile dakikden altmış altı çift etmek hesâbı üzere virilegelüb ..." BOA, MAD, nr. 3375, s. 7.

tan bahsedilmezken her iki seferde de askerlere birer çift yani 640/641 gram ekmek verildiği belirtilmiştir.[28]

Tablo 2.1. 25 Nisan-17 Aralık 1724 Tarihleri Arasında Tebriz Ordusunda Ekmek Tüketimi

Birim	Ekmek (Çift)
Serasker	188.800
Yeniçeriler	664.322
Cebeciler	82.858
Topçular	51.452
Top Arabacıları	21.516
Beldarlar	76.160
Miri süvari ve piyade leventleri	125.430
Serdengeçti sipahları	57.254
Serdengeçti silahtarları	43.296
Terakkili sipahlar	12.167
Terakkili silahtarlar	16.120
Defterdar Esseyyid Mahmud Efendi	11.800
Tasuc muhafazasındaki sipah ve piyade leventleri	20.800
Gönüllüyân-ı yemin ü yesar	25.600
Diğerleri	122.597
Toplam	1.520.172 çift

Bunun yanı sıra cephedeki fırıncıların bir kile undan ne kadar ekmek hazırlamaları gerektiği de belirlenmiştir. Buna göre Revan Seferinde; yeniçeriler için her kile undan adedi 200 dirhem olmak üzere 54 ekmek, diğer askerler için ise her biri 160 dirhem olmak üzere 66 adet ekmek imal edilmiştir.[29] Tebriz Seferindeki uygulamaya dair yaptığımız araştırmada Revan Seferinde olduğu gibi her kile undan iki farklı gramajda ekmek imal edildiği tespit edilmiştir. Buna göre, fırıncılar kendilerine verilen 9.706 İstanbul kilesi unun her kilesinden 66 adet (her ekmek bir çift) ekmek imal etmişken geriye kalan unun her kilesinden ise 54 adet ekmek imal etmişlerdir.[30]

Seferlerde tüketilen ekmeğin miktarıyla ilgili masraf defterlerinin tümünde ayrıntılı bilgi olmamakla birlikte Tiflis ve Tebriz seferlerinde pi-

28 Yıldız, *a.g.e.*, s. 179; Ertaş, *a.g.e.*, s. 156.

29 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 7.

30 BOA, *D.BŞM*, nr. 1501, s. 7.

şirilen ekmekler ile ilgili birkaç tespit yapılabilir. Bu doğrultuda Tiflis cephesinde 1.832.029 adet ekmek imal edilirken bunun için 33.161 kile un kullanılmıştır.[31] Öte yandan 25 Nisan-17 Aralık 1724 tarihleri arasında yaklaşık sekiz aylık sürede Tebriz ordusunda fırıncılar 27.787 kile undan 1.520.172 adet ekmek imal etmişlerdir.[32]

Tebriz Seferinin devamında yani 18 Aralık 1724- 4 Ocak 1726 arasında ekmek pişirmek üzere fırıncılara toplam 388.895 batman un verilmiştir.[33] Fakat defterde bu miktar undan kaç ekmek imal edildiği kaydedilmemiştir. Bir batmanın altı kıyye yani 7.692 kg. olduğundan yola çıkarak yirmi kıyyenin bir İstanbul kilesi olduğunu söyleyebiliriz. Bu durumda bir hesap yaptığımızda 388.895 batman un 2.333.370 kıyyeye, bu da 116.668,5 İstanbul kilesine eşdeğerdir. Tebriz Seferinde bir İstanbul kilesi undan 54 ila 66 adet ekmek imal edildiğine göre;

a. bir kile undan 54 ekmek hesabıyla 6.300.099 ekmek
b. bir kile undan 66 ekmek hesabıyla 7.700.121 ekmek

imal etmek mümkündür. Bu ölçüler göz önünde bulundurulduğunda 388.895 batman undan ortalama yedi milyon adet ekmek imal edildiği ortaya çıkmaktadır. Daha önceki sekiz aylık ekmek tüketimini de hesaba kattığımızda 25 Nisan 1724- 4 Ocak 1726 tarihleri arasında Tebriz ordusunda yaklaşık 8,5 milyon ekmek tüketildiği anlaşılmaktadır.

Et

Et, yüksek protein değeri ile askerlere tahsis edilen gıda maddeleri arasında her zaman en önde yer almıştır. Osmanlı askerine tahsis edilen et ağırlıkla koyun etiydi. Koyun etinden başka sığır eti ve az miktar da olsa tavuk eti tüketilmiştir.[34]

Koyun eti, Osmanlı mutfağında sığır etine kıyasla çok daha fazla talep görmüştür. Daha 16. yüzyılda İstanbul'un et ihtiyacının büyük bir kısmı

31 Buradan yola çıkarak bu miktar unun tabhı için 6.632 kuruş 8 para masraf kaydedilmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 1943, s. 11.

32 Defterde 1724'te sekiz aylık süre içinde Tebriz Seferinde yer alan askeri birliklere toplam 1.603.914 çift ekmeğin dağıtıldığı kaydedilmiştir. Fakat tek tek yaptığımız hesaplamada dağıtımı yapılan ekmek adedinin 1.520.172 olduğu sonucu ortaya çıkmaktadır. Dolayısıyla metin içinde ulaştığımız bu rakam esas alınmıştır.

33 BOA, *D.BŞM.ORH*. Dosya nr. 12, vesika nr. 130, s. 11.

34 BOA, *D.BŞM*, nr. 1502, s. 16.

Anadolu ve Rumeli'den getirilen koyunlarla sağlanmaktaydı.[35] Hatta Faroqhi'nin, Osmanlı mutfağında et denildiğinde koyun veya kuzu etinin anlaşıldığını ifade etmesi koyun etinin ne derece rağbet gördüğünü teyit etmektedir.[36] Oysa sığır eti koyun etine göre daha ucuzdur. Örneğin; 1725 yılı Temmuzunda Üsküdar'da koyun etinin vakıyyesi[37] on iki akçe iken sığır etinin vakıyyesi yedi akçedir. Yine aynı tarihlerde Edremit'te koyun etinin vakıyyesi on iki, sığır etinin dokuz ve öküz etinin (lahm-ı bakar) altı akçedir.[38] Fakat sığır/öküzün hem tarımsal üretiminde etkin bir yere sahip olması hem de seferlerde nakliye işlerinde istihdam edilmesi nedeniyle olsa gerek seferlerde ordunun et ihtiyacını sağlamak üzere sığır yerine koyun satın alınmıştır.

Sefer masraf defterlerinde ve ordu kasabbaşılarının hesaplarını içeren muhtelif kayıtlarda et genellikle; lahm-ı ganem, lahm ya da güşt olarak ifade edilmiştir. Fakat doğrudan lahm-ı bakar veya lahm-ı sığır ifadelerine rastlanılmamıştır.

Koyun eti, Osmanlı seferlerinde askeri iaşede ekmekle birlikte ilk sırada yer almıştır. Ancak sığır eti tüketimi yukarıda belirttiğimiz sebeplerle olsa gerek sınırlı düzeyde kalmıştır. Nitekim hem İşbilir'in hem Finkel'in çalışmalarında Osmanlı ordusunda sığır eti tüketiminin daha az olduğu belirtilmiştir.[39]

İran seferlerinde de benzer bir durum söz konusudur. Tiflis, Revan, Tebriz ve Hemedan seferlerinde Osmanlı askerlerinin günlük istihkakında ağırlıklı olarak koyun eti yer almıştır. Sığır eti ise daha çok savaşa katılan Tatar askerleri tarafından tüketilmiştir.[40] Örneğin Tebriz kuşatmasında 18 Aralık 1724 ile 4 Ocak 1726 tarihleri arasında Tatar askerlerine 1545 baş sığır ile 100 bin baş koyun verilmiştir.[41]

İran seferlerinde Osmanlı ordusunun et ihtiyacı *kasabbaşılar* tarafından sağlanmıştır. Bu nedenle her cephede bu işleri yürütmek üzere birer kasabbaşı tayin edilmiştir. Bunun yanı sıra bazı cephelerde nüzül emini

35 Ahmet Refik, *On Altıncı Asırda İstanbul Hayatı (1553-1591)*, İstanbul, 1935, s. 78-103.

36 Suraiya Faroqhi, *Osmanlı Kültürü ve Gündelik Yaşam Ortaçağdan Yirminci Yüzyıla*, 4. Baskı, İstanbul, 2002, s. 227.

37 Vakıyye, halk arasında okka olarak kullanılan ağırlık ölçüsünün Arapça adıdır. Dört yüz dirhemdir. Bkz. Mehmet Zeki Pakalın, *OSTDTS*, III, İstanbul, 1993, s. 580.

38 *Üsküdar Şer'iyye Sicili (ÜŞS)*, nr. 373, s. 79; *EŞS*, nr. 1230, s. 2.

39 Ömer İşbilir, *XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin İaşe, İkmal ve Lojistik Meseleleri*, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul, 1996, s. 45-55; Caroline Finkel, *The Administration of Warfare: The Ottoman Military Campaigns in Hungary, 1593-1606*, Vien, 1988, s. 174-178.

40 Bunlara hem menzillerde hem sefer sırasında koyun etiyle birlikte sığır eti de verilmiştir. Bkz. BOA, *C.AS.*, nr. 40421.

41 BOA, *D.BŞM.ORH.* Dosya nr. 12, vesika nr. 129, s. 6.

olan kişi aynı zamanda kasabbaşı vekili olarak da görevlendirilmiştir.[42] Kasabbaşılar ordunun ihtiyacı olan miktarda koyun satın almışlar ve yaptıkları masraflar kendilerine ordu hazinesinden ödenmiştir.[43]

Sefere çıkmak üzere seraskerin bulunduğu mevkide toplanan Osmanlı ordusunun hareket edebilmesi için zahire ve mühimmatın yanında yeterli sayıda koyunun da ulaştırılmış olması gerekmekteydi. Örneğin ikinci kez Tebriz Seferine çıkacak olan Abdullah Paşa, hareket etmeden önce ihtiyaç duyulan sayıda koyunun satın alınıp orduya ulaştırılmasını telep etmiştir.[44]

İran seferleri sırasında koyunların nerelerden temin edildiği meselesine baktığımızda Anadolu'nun doğusundaki eyalet ve sancakların ön plana çıktığı tespit edilmiştir. Buradaki; Bayburt, Bitlis, Bozok, Çıldır, Diyarbekir, Eleşkirt, Erzurum, Kars, Kuruçay, Malazgirt, Mecengerd, Pasin, Sivas, Şelve ve Van koyunların satın alındığı başlıca yerlerdir. Örneğin Tiflis Seferinde; Çıldır, Eleşkirt, Kars, Micingirt, Pasin ve Tiflis civarından 32 bin baş koyun satın alınırken[45] Tebriz Seferinde; Sivas'tan 15.000,[46] Erzurum'dan 4.000, Eleşkirt'ten 4.000, Malazgirt'ten 4.000, Bayezid'ten 4000 ve Şelve'den 1.500 koyun satın alınmıştır. Bunun yanında yine H. 1136/M. 1724'te Erzurum ve Bayburt'tan 20.000 koyun satın alınmıştır.[47]

Seferler sırasında koyunların buralardan temin edilmesinin birkaç sebebi vardır. Birincisi, bu sancak ve kazaların sefer mahalline daha yakın olmalarıdır. Koyunların başlarındaki çobanlar vasıtasıyla sürüler halinde orduya ulaştırıldığı düşünülürse mesafenin yakın olması ivedilik açısından önem taşımaktaydı. İkincisi, yukarıda isimlerini saydığımız sancak ve kazalarda bulunan konargöçer aşiretlerin ellerinde çok fazla sayıda koyun bulunmaktaydı.[48] Öte yandan zaman zaman İran'daki aşiretlerden de koyun satın alındığına dair kayıtlar mevcuttur. Özellikle 1723/1724'te Kirmanşah'ta kışlayan Osmanlı ordusunun koyun ihtiyacının bir kısmı Kirmanşah çevresindeki aşiretlerden temin edilmiştir.[49]

42 Revan cephesinde Nüzül Emini ve Kasabbaşı vekili Kasım Efendi'dir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 14351, s. 207.

43 Örneğin H. 1137 senesinde Rebiülevvel ayı boyunca Hemedan'da orduya et temin eden kasabbaşı El-Hac İsmail Ağa'ya ödeme yapılmıştır.

44 BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 62.

45 BOA, *MAD*, nr. 1943, s. 8-9.

46 Tebriz Seferi için Sivas'tan 15.000 koyun satın alınmıştır. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 264.

47 BOA, *MAD*, nr. 3598, s. 202-205; *D.BŞM*, nr. 1496, s. 17.

48 1725'te Sivas, Bozok ve Kuruçay havalisinden 15.000 koyun satın alınması emredilmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 62.

49 BOA, *D.BŞM*, nr. 1502, s. 11.

Askerin ihtiyacı olan etin nerelerden, nasıl ve ne miktarlarda temin edildiğine dair belgelerde bilgiler mevcut iken bunun ötesinde et temin edilen yerlerde hayvan popülasyonuna dair bilgiler neredeyse yok denecek kadar azdır. Dolayısıyla eyalet ve sancaklardaki durumu sorgulama imkânımız son derece kısıtlıdır. Zahirenin temininde yaşanan sıkıntılarla ilgili belgelerin satır aralarında bazı bilgi kırıntılarına rastlanmışken koyun ve sığır temininde belgeler çok ketumdur. Sadece yazışmalarda yakalanan birkaç ipucu sorunlar hakkında fikir vermektedir. Örneğin 1725'te Sivas, Bozok ve Kuruçay civarından koyun satın alınırken "zikr olunan mahallerde ağnam kesret olmağla" ifadesiyle koyunun buralarda çok fazla sayıda bulunduğuna vurgu yapılmıştır.[50] Ancak toplamda buralarda mevcut koyun sayısı hakkında elimizde kesin bir rakam yoktur. Bundan başka hayvan popülasyonunu etkileyen bir faktör vardır ki o da hayvan hastalıklarıdır. Bunun örneğine Babadağı'nda rastlanmıştır. Hastalığın ne olduğu tam olarak bilinmemekle birlikte hayvan satın almak üzere bölgeye giden görevlilerin yaptığı keşiflerde hastalığın baş gösterdiği yerlerden hayvan satın alınamayacağı rapor edilmiştir.[51]

Osmanlı ordusunun beslenmesinin sağlanması ile ilgili yapılmış çalışmalarda her askerin günlük et istihkakına dair mevcut bilgiler Marsigli'ye dayandırılmıştır. Murphey ve Finkel çalışmalarında Marsigli'nin belirttiği günlük 60 dirhem yani yaklaşık 200 gramı esas almışlardır.[52] Ömer İşbilir, 17. yüzyıldaki şark seferleri ile ilgili çalışmasında yapmış olduğu hesaplamayla her askere günlük 160 gr. et verildiği sonucuna ulaşmıştır.[53]

İran seferlerinde her askerin günlük et istihkakı ile ilgili bazı tespitler yapmak mümkündür. Öncelikle şunu söylemek gerekir. Nasıl askerlere verilen günlük ekmek istihkakında farklılıklar mevcutsa benzer farklılık et istihkakında da mevcuttur. Yani yeniçerilerin günlük et istihkakı ile cebecilerin ve diğer askerlerin istihkakları birbirinden farklıdır. Bir yeniçerinin günlük et istihkakı 80 dirhem[54] iken cebeci veya topçunun 66,6 dirhemdir.[55]

50 BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 62.

51 1724 senesinde Kırım'dan hareketle Tulca iskelesine gelecek olan Tatar askerlerine verilecek et tayinatı için Babadağı ve civarından büyükbaş hayvan satın alınması planlanmıştır. Ancak görevli memurun keşfi sonrası Babadağı'nda hayvan hastalığı olduğu ve bu nedenle satın alınamayacağı belirtilmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 250.

52 Murphey, *a.g.t.*, s. 130.

53 İşbilir, *a.g.t.*, s. 45.

54 Aynı şekilde yeniçeri serdengeçtilerinin günlük et istihkakları da her beş nefere birer vakıyye olmuştur. Yani 80'er dirhem. Örneğin 1725'te Erzurum ve Karahisar-ı Şarkî'den tertip olunup Gence'de bulunan Mustafa Paşa'nın yanına gidene değin 12 gün zarfında 29 bayrak yeniçeri serdengeçtisinin her beş neferine günlük birer vakıyye et verilmiştir. Bu miktar üzerinden yapılan hesaplamaya göre her askerin günlük et istihkakı 256 gramdır. Bkz. BOA, *D.BŞM*, nr. 1519.

55 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 7.

Fakat buna karşın 1723'te Tiflis Seferine katılmak üzere Anadolu'dan yazılan gönüllü askerlerin her beş neferine günlük istihkak olarak birer vakıyye yani kişi başına 256 gr. et verildiği tespit edilmiştir.[56] Bu durumda askerlerin günlük et istihkakları ile ilgili yeniçeriler ve diğerleri şeklinde yapılacak bir ayrımın pek de sağlıklı olmayacağı anlaşılmaktadır. Bunun yerine şöyle bir sonuca varmak daha yerinde olacaktır: İran seferleri sırasında Osmanlı ordusunda bir askerin günlük et istihkakı 213 ila 256 gr. arasında değişmiştir.

Öte yandan İstanbul'dan cephelere menzil yoluyla sevk edilen askeri birliklere yol boyunca tayinat verilmiştir. Bu kapsamda askerler daha yola çıkmadan menzil güzergâhındaki kadılıklara gönderilen emirlerde ekmek ve et tayinatının hazırlanması istenmiştir. Buna göre askerin günlük et istihkakı her 5 veya 6 nefere 1 vakıyye et olarak düzenlenmiştir. Böylece sefer yolunda da bir askere günlük 213 gr. ila 256 gr. arasında et verildiği tespit edilmiştir.[57]

Seferler sırasında Osmanlı ordusunda kesilen hayvan sayısı ve neferlere verilen et miktarı ile ilgili aşağıda verilecek örnekler ordu içinde etin ne derece mühim bir gıda olduğunu ve seferler sırasında Osmanlı ordusunun ne kadar et tükettiği meselesine açıklık kazandıracaktır. Bu seferlerden ilki olan Tiflis Seferinde Osmanlı ordusu için satın alınan koyunlar diğer cephelerden farklı olarak kıyye veya vakıyye olarak değil re's/baş olarak hesaplanmıştır. Bu durumda Tiflis ordusu için 32.079 baş koyun satın alınmıştır.[58] Fakat her koyun aynı ağırlıkta olmadığından çaşni tutularak ortalama bir ağırlık belirlenmiştir. Bu hesaba göre bir koyun 16 kıyye/20.480 kg. olarak hesaplanmıştır. Böylece Tiflis Seferinde tüketilen et 513.000 kıyye yani 641.580 kg.'dır.

Öte yandan Tebriz kuşatmasındaki ordunun 1724 yılı Mayıs ayından Aralık ayına kadar yedi aylık süre zarfında toplam et tüketimi 339.664 vakıyyedir.[59] Devamında ise 18 Aralık 1724 ile 4 Ocak 1726 arasında 14 yük 25.365 vakıyye yani 1.425.365 vakıyye et tüketilmiştir.[60]

56 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 10.
57 BOA, *D.BŞM. ORH.* Dosya nr. 12, vesika nr. 60.
58 BOA, *MAD*, nr. 1943, s. 9.
59 BOA, *D.BŞM.ORH.*, Dosya nr. 9, vesika nr. 154. (M. 24 Nisan -19 Eylül 1724).
60 Yük, yüz bin akçe yerine kullanılan bir terim olmakla birlikte burada ağırlık ifade etmek için kullanılmıştır. Bkz. M. Zeki Pakalın, "Yük," *OTDTS*, III, İstanbul, 1993, s. 639.

Tablo 2.2. Tebriz Seferinde Ordunun Et Tüketimi

SÜRE	MIKTAR	TON
Mayıs-Aralık 1724	339.664 vakıyye	265
18 Aralık 1724-4 Ocak 1726	14 yük 25.365 vakıyye/	
	1.425.365 vakıyye	1111
TOPLAM	1.756.029 vakıyye	1376

Buradan hareketle Tebriz ordusunda tüketilen toplam et miktarı 1.756.029 vakıyye olmuştur. Tiflis Seferinde tutulan çaşniden yola çıkarak bir koyundan ortalama 20 kg. et elde edildiğini düşündüğümüzde Tebriz Seferinde yaklaşık bir buçuk yıllık süre zarfında 68.800 koyun kesilmiştir. Bu hesaba Tebriz ordusuna katılan Tatar askerlerinin et tüketimi dahil değildir.[61]

Koyun eti için kasabbaşına yapılan ödemeleri incelediğimizde et fiyatlarının cepheden cepheye farklılıklar gösterdiği gözlenmektedir. Kirmanşah ve Hemedan cephelerinde 11 kıyye 1 kuruş hesabı üzerinden ödeme yapılmıştır.[62] Bu durumda koyun etinin kıyyesi yaklaşık 11 akçe olmuştur. Oysa Tebriz cephesinde fiyat biraz daha yüksektir. Burada etin kıyyesi 14-15 akçedir.[63] Tiflis cephesinde ise fiyatlar koyun başına belirlendiğinden ortak bir fiyattan söz edilemez. Çünkü her koyun için ödenen ücret 150 ila 270 akçe arasında şekillenmiştir.[64] Bu çerçevede bir koyunun ortalama ücreti 223 akçeye denk gelmektedir. Bir koyuna 16 kıyye çaşni tutulduğu göz önünde bulundurulursa etin kıyyesi ortalama 14 akçe olmaktadır.[65] Netice itibarıyla şunu rahatlıkla söyleyebiliriz. İran Seferinde bir kıyye koyun etinin fiyatı 11 ila 15 akçe arasında değişmiştir. Nitekim 1714 Mora ve 1711 Prut seferlerinde de benzer bir fiyat tablosu karşımıza çıkmaktadır: Mora Seferinde koyun etinin kıyyesi 12 ila 15 akçe arasında değişirken Prut Seferinde 13 akçe olmuştur.[66] Tüm bunlardan yola çıkarak 1710-1725 yılları arasında seferdeki askerlerin tayinatını karşılamak üzere satın alınan koyunların aslında piyasa fiyatına yakın bir fiyattan satın alındığı anlaşılmaktadır. Zira daha önce de belirttiğimiz üzere 1725'te koyun etinin kıyyesi Üsküdar'da ve Edremit'te 12 akçe iken 1723 Kasım ayında Rodosçuk'ta da koyun etinin kıyyesinin 12 akçe olduğu tespit edilmiştir.[67] Cephe ardında fiyatların biraz daha yükselebilece-

61 Bunların bahası 10.370 kuruştur. Bkz. BOA, *D.BŞM.ORH*. Dosya nr. 12, vesika nr. 129.
62 BOA, *D.BŞM*, nr. 1494, s. 5.
63 BOA, *D.BŞM. ORH*, Dosya nr. 9, vesika nr. 154 (20 Eylül 1724-15 Ocak 1725).
64 BOA, *MAD*, 1943, nr. s. 8-9.
65 BOA, *MAD*, nr. 1943, s. 94.
66 Ertaş, *a.g.e.*, s. 166; Yıldız, *a.g.e.*, s. 175.
67 *ÜŞS*, nr. 373, s. 79; *EŞS*, nr. 1230, s. 2; *Rodosçuk Şer'iyye Sicili* (RŞS), nr. 1647, s. 4.

ği ve spekülasyonların olabileceği aşikâr olmakla birlikte devletin koyun satın alırken narha yakın bir fiyat üzerinden işlem yaptığı ortaya çıkmaktadır.

Peksimet

Peksimet bir çeşit kurutulmuş ekmektir. Çok uzun süre dayanması dolayısıyla hem donanmada hem de savaşlarda askerler tarafından tüketilmiştir.[68] Bu nedenle savaş sırasında peksimetin pişirilmesi ve menzillerde hazırlanması devletin üzerinde ehemmiyetle durduğu hususlardan biri olmuştur.[69]

Peksimetin uzun süre dayanabilmesi için kurutma işleminin iyi bir şekilde yapılması gerekiyordu.[70] Aksi durumda peksimet kısa sürede bozulabilmekteydi. İran seferleriyle ilgili mevcut bir belgeden yola çıkarak peksimetin 5-6 yıla kadar dayanma özelliğine sahip olduğu ortaya çıkmaktadır. Hatta önceki seferden depolarda kalan peksimet bir sonraki seferde dahi tüketilmiştir. Örneğin 1717-18 Seferinden Silistre'de kalan 552 kantar peksimet 1724'te Tiflis ve Van tarafına nakledilmiştir.[71] Bu özelliği dolayısıyla ambarlarda uzun süre bozulmadan kalabilen peksimet kale savunmasında bulunan askerlerin de beslenme listesinde üst sırada yer almıştır.[72]

İran seferlerinde; Kırım'dan gönderilen Tatar askerlerine, cephede veya kışlaktaki askerlere, denizyoluyla sevkedilen askerlere ve cephe ardında silah ve mühimmat naklinde istihdam edilen reayaya peksimet verilmiştir. Menzil yoluyla İstanbul'dan veya Anadolu'dan cephelere sevk edilen askerlerin günlük istihkakları arasında peksimete pek rastlanmazken seferler dolayısıyla Kırım'dan gelen Tatar askerlerine uğradıkları menzillerde peksimet verilmesi istenmiştir.[73] Bunun yanı sıra gerek İstanbul'dan denizyoluyla Trabzon ve İskenderun iskelelerine yeniçerilerin sevkinde gerekse cephe ardında kalan Karadeniz'in kuzeyindeki kalelerden cephelere takviye kuvvet gönderilmesi sırasında askerlere peksimet dağıtılmıştır. Örneğin 5 Temmuz 1724'te Azak Kalesi'nden 150 nefer topçu Tebriz'e gitmek üzere gemi ile Trabzon'a sevk edilmiştir. Askerlere bu yolculukları süresinde 75

68 İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Ankara, TTK, 1992, s. 245.

69 Ömer İşbilir, "Osmanlı Ordularının İaşe ve İkmali: I. Ahmed Devri İran Seferleri Örneği," *Türkler*, X, Ankara, 2002, s. 153.

70 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 47.

71 BOA, *D.BŞM*, Dosya nr. 2263, vesika nr. 55.

72 BOA, *MAD*, nr. 3165, s. 58.

73 Kırım'dan İran seferlerine takviye kuvvet olarak gelen Tatar askerlerine gerek Rumeli'de Rusçuk menzilinde gerekse Anadolu'da sol ve orta kol boyunca uğrayacakları menzillerin bulunduğu kazaların kadılarına gönderilen emirlerde askerler geldiklerinde peksimetin hazır edilmesi emredilmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 183, *C.AS.*, nr. 37790, 40421, 40454.

kantar peksimet verilmiştir.[74] Buna ek olarak Tiflis, Revan, Tebriz cephelerine silah, zahire ve mühimmat sevkiyatının yapıldığı ana arter olan Trabzon-Erzurum yolunda top kundaklarını taşımakla görevlendirilen reayaya da hizmet sürelerince günlük yarımşar kıyye, 641 gr. peksimet verilmiştir.[75]

Öte taraftan şunu belirtmek gerekir ki İran seferlerinde cephedeki askerlere günlük ne miktar peksimet verildiğini mevcut masraf defterlerinden çıkarmak pek mümkün değildir. Fakat sefer sırasında özellikle denizyoluyla Azak Kalesi'nden Trabzon İskelesi'ne sevk edilen askerlerin her birine yolculuk süresince verilen peksimet miktarı tespit edilmiştir. Buna göre Azak'tan Trabzon'a sevkedilen her askere yarımşar kantar peksimet verilmiştir.[76] Askerler H. 13 Şevval 1136/M. 5 Haziran 1724'te yola çıkmışlar ve H. 23 Şevval 1136/M. 15 Haziran 1724'te Trabzon'a varmışlardır. Dolayısıyla yarımşar kantar peksimetin askerlerin 10 günlük istihkakı olduğu anlaşılmaktadır. Ancak diğer seferlerle kıyaslandığında bu miktarın oldukça yüksek olduğu anlaşılıyor. Zira Kâtip Çelebi, her gemici ve kürekçiye günde yarım okka peksimet verildiğini belirtmektedir.[77] Bu durumda 10 günde 5 okka yaklaşık 6,5 kg. peksimet verilmiş olması gerekmektedir.

Peksimet, seferlerde ordunun can simidiydi. Seferlerin öngörülenden daha uzun süre devam etmesi, cephe ardından gelen zahire akışının aksaması ve bu bağlamda ambarlarda yeteri kadar zahire kalmaması halinde askerlere ekmek yerine peksimet verilmekteydi. Bu nedenle ihtiyaç anında cephelere ulaştırılmak üzere sınır boyundaki kalelerde peksimet stoklanmıştır. Örneğin 1723 yılı Kasım ayında Kars Kalesi'nde stoklanmak üzere 3.000 kantar peksimet hazırlanması için Erzurum ve civarından un satın alınmıştır. Bir tarafta Tiflis'te kışlayan Serasker İbrahim Paşa'nın ordusu diğer tarafta da Revan Seferi hazırlıkları düşünüldüğünde hemen cephe ardında yer alan Kars Kalesi'nde peksimet ve beraberinde buğday ve arpa stoklanması hiç şaşırtıcı değildir.[78] Benzer durum Van için de geçerlidir. 1723 sonlarında Van ambarında hazır bulunması için ki muhtemelen Tebriz Seferine hazırlık maksadıyla, arpa ve buğday dışında 5.000 kantar peksimet stoklanması emredilmiştir.[79] Aynı şekilde 1724'teki Tebriz kuşatmasında başarısız olan Osmanlı ordusunun Şebister civarında kışlamak

74 150 nefer topçuya 75 kantar, yanlarındaki çorbacılara da 2 kantar toplam 77 kantar peksimet verilmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 10314, s. 382.

75 *TŞS*, nr. 1884, s. 42.

76 BOA, *MAD*, nr. 10314, s. 382.

77 Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibar Fî Esfari'l Bihar*, (Haz. Orhan Şaik Gökyay), MEB, İstanbul, 1973, s. 232

78 BOA, *MAD*, nr. 9912, s. 83; nr. 3375, s. 46-47.

79 BOA, *MAD*, nr. 10314, s. 121.

zorunda kalması ekmeğe göre daha uzun süre dayanabilen peksimete ihtiyacı artırmış olmalı ki 1724'te Bergos, İsakçı, Hırsova, Maçin, Tulca ve İbrail civarından Tebriz cephesindeki askerler için peksimet imal edilerek gemilerle Trabzon'a ulaştırılmıştır.[80] Bunun için gemi reislerine kile başına sekizer akçe navl ücreti ödenmiştir.[81]

Bunun yanı sıra peksimet imal etmek bazen eldeki buğdayı veya unu eritmek için bulunan en kestirme çözüm olmuştur. Şöyle ki sefer esnasında lojistik üslerindeki ambarlarda gereğinden fazla unun depolarda kalması sefer görevlilerini zor durumda bırakmıştır. Zira unun ambarlarda uzun süre bozulmadan kalması pek mümkün değildir. Bunun için alınabilecek en ivedi tedbir eldeki undan peksimet hazırlanmasıdır.[82] Böylelikle unun ziyan olmasının da önüne geçilmiş olacaktır.

İran seferleri sırasında peksimet imal edilen başlıca şehirler; Kars, Musul, Van ve Trabzon'dur.[83] Ayrıca cephelerle arası oldukça uzak olmasına rağmen İsakçı, Rusçuk ve Bergos'tan da peksimet satın alınmıştır.[84]

Peksimet imali için şehirdeki fırıncılara un veya değirmenlerde öğütülmek üzere buğday verilmiştir. Aynı zamanda fırıncıların verilen undan ne miktar peksimet hazırlayacakları önceden bildirilmekteydi. Bu minvalde İran seferlerinde iki buçuk kile undan bir kantar peksimet imal edilmiştir. Fırıncılara pişirme ücreti olarak kantar başına 30 akçe ödenmiştir.[85] Bu ücretin sefer süresince hem cephe ardında hem de Rumeli'de standart olduğu tespit edilmiştir.[86]

Bundan başka peksimet ihtiyacı doğrudan peksimet satın alınarak da karşılanmaya çalışılmıştır. Bunun örneğini Tiflis Seferinde görmekteyiz. Sefer masraf kayıtlarında üç parti halinde bazı kişilerden peksimet satın alınmıştır. Buna göre ilk parti peksimetin kıyyesi sekiz akçe, ikinci parti beş akçe ve üçüncü parti de altı akçeden satın alınmıştır.[87]

80 BOA, *A.E. III. Ahmed*, nr. 12702; *MAD*, nr. 10314, s. 325.

81 Isakçı iskelesinden Trabzon'a gemilerle gönderilen 10.188 kile peksimetin beher kilesi için sekiz akçe navl ücreti ödenmiştir. Bkz. BOA, *D.BŞM.PKE.*, nr. 12319, s. 2.

82 BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 405; nr. 3156, s. 23.

83 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 47; *D.BŞM*, nr. 1494, s. 32.

84 İsakçı ve Rusçuk'tan 3.355 kantar, Bergos'tan 5.000 kantar peksimet satın alınarak Trabzon İskelesi'ne ulaştırılmıştır. Bkz. BOA, *KK*, nr. 2874; BOA, *MAD*, nr. 9912, s. 201.

85 BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 366; nr. 3375, s. 47.

86 1726'da Hemedan'a ulaştırılmak üzere Diyarbekir'de kantarı 30 akçeden 5 bin kantar peksimet tabh edilmiştir. Bu işlem için toplam 5416,5 kuruş masraf yapılmış ve bu masraf Diyarbekir avarız ve nüzül malından karşılanmıştır. Yine 1724'te Isakçı, Hırsova, Maçin, Tulca ve İbrail'de imal edilecek peksimet için kantar başına 30 akçe ödenmesi emredilmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 366; *A.E. III. Ahmed*, nr. 12702; *D.BŞM*, nr. 1496, s. 17

87 Toplamda 289.702 akçe ödenmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 1943, s. 9.

Böylece Tiflis Seferi sırasında civardan satın alınan bir kantar peksimet için ortalama 210 ila 340 akçe arasında ücret ödendiği hesaplanmıştır. Fakat bir kantar peksimetin maliyetini hesapladığımızda bu fiyatın oldukça yüksek olduğu anlaşılmaktadır. Zira Tiflis Seferinin olduğu tarihlerde Kars'ta peksimet imal etmek üzere Erzurum ve Kars civarından satın alınan bir kile un nakliye dahil 45 akçeden satın alınmıştır. Bir kantar peksimetin iki buçuk kile undan imal edildiği göz önünde bulundurulduğunda unun maliyeti 112,5 akçe olmaktadır. Buna 30 akçe pişirme ücretini eklediğimizde bir kantar peksimetin maliyeti 142,5 akçeyi bulmaktadır.

İran seferlerinde orduda tüketilen peksimet miktarlarına baktığımızda Tiflis Seferinde 54.035 kıyye, 1724 Tebriz Seferinde 16.200 kıyyedir.[88] Bunun yanında Hemedan ordusunda da peksimet tüketilmiş olmasına rağmen miktarı tam olarak tespit edilememiştir.

Pirinç ve Bulgur

Pirinç, genellikle sulak alanlarda yetiştirilen yıllık otsu bir bitki olup karbonhidrat bakımından oldukça zengindir. Hindistan'da yetiştirilmeye başlayan pirinç buradan Çin ve Asya'ya yayılmıştır.[89] Osmanlı coğrafyasında pirinç Anadolu'da başta akarsu bölgelerinde, Rumeli'de Filibe ve Tatarpazarı[90] civarında yetiştirilmekteydi.[91]

Pirincin Osmanlı ordusunun beslenmesindeki yeri buğdaya kıyasla oldukça düşük kalmaktadır. Bunda buğdayın ekmek imalinde kullanılıyor olmasının payı unutulmamalıdır. Öte yandan ordunun iaşesinin sağlanması kapsamında gerek Anadolu'dan gerek Rumeli'den buğday satın alınırken pirinç satın alındığına dair herhangi bir ize rastlanmamıştır. Zira Osmanlı Devleti'nin, sefer öncesinde, Safevî ülkesinden pirinç ithal ettiği ancak seferberlikle birlikte Osmanlının buğday ithalatını yasakla-

88 1724 senesi ağustos sonundan aralık ortasına kadar geçen sürede toplam 16.200 kıyye peksimet tedarik edilmiş olup bununla ilgili masraf tutarı ayrıca belirtilmemiştir. Bkz. BOA, *D.BŞM.ORH.*, nr. 5, vesika nr. 144. (H. Gurre-i Zilhicce 1136-Gaye-i Rebiülevvel 1137/M. 21 Ağustos 1724-17Aralık 1724).

89 Pirincin dünya coğrafyasındaki yayılışı hakkında bkz. Fernand Braudel, *Maddi Uygarlık Gündelik Hayatın Yapıları*, Çev. M. Ali Kılıçbay, 2. Baskı, Ankara, 20004, s. 131-142.

90 Filibe, Sofya ve Edirne arasında yol üzerinde kurulmuştur. Meriç Nehri hemen hemen şehrin içinden geçmektedir. Toprak verimli olup pirinç çok fazla yetiştirilmektedir. Üretilen pirinç Belgrat ve civar bölgelere sevk edilmektedir. Tatarpazarı, Filibe'nin kuzeybatısında yer almakta ve İstanbul'a 13 menzil mesafededir. Meriç Nehri'nin yukarı kısmının yanından geçen yolun üzerinde dağın yamacında kurulmuştur. Bkz. P. L. İnciciyan- H. D. Andreasyan, "Osmanlı Rumelisi Tarih ve Coğrafyası," *Güney-doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, 2-3, 1973-74, s. 19-20.

91 Geniş bilgi için bkz. Zeki Arıkan, "XV-XVI. Yüzyıllarda Anadolu'da Çeltik Üretimi," *V. Milletlerarası Türkiye Sosyal ve İktisat Tarihi Kongresi Tebliğler*, TTK, Ankara, 1990, s. 477-481.

masına karşın Safevîlerin de pirinç ithalatını yasakladığına dair eldeki bazı bilgiler Osmanlı ülkesinde tarımsal üretim içinde pirincin yerinin buğdaya kıyasla çok daha az olduğunu ve Anadolu'dan niçin pirinç satın alınmadığını göstermektedir.[92]

Bu durumda ordunun iaşesinde yer alan pirincin nereden karşılandığına dair başka cevaplar aramak gerekir. Bunun için masraf defterlerinde rastladığımız birkaç kayıt bize yol göstermiştir. Fakat öncesinde şunu belirtmek yerinde olacaktır. Pirinç her bir cephede askerin tükettiği gıdalar arasında yer almamıştır. Kirmanşah, Hemedan ve Revan ordusunda pirinç tüketilmiş iken Tiflis ordusunda yok denecek kadar az pirinç tüketilmiştir.[93] 1724'deki Tebriz ordusunda ise pirinç hiç tüketilmemiştir. En azından masraf kayıtlarında pirinç satın alınmasıyla ilgili bir bilgi mevcut değildir. Tüm bu örneklerden anlaşılıyor ki İran seferleri sırasında pirinç kıymetli bir gıdadır.

Kirmanşah, Hemedan ve Revan seferlerinde pirincin temin edildiği yerlerle ilgili geriye bir alternatif kalmaktadır ki o da Mezopotamya ile ele geçirilen İran topraklarıdır. Hakikaten de Kirmanşah ve Hemedan'a pirinç sevk edilen en önemli yer Musul'dur. Bunun yanında Kirmanşah, Hemedan ve Revan çevresinden de pirinç ihtiyacının karşılandığı bir gerçektir. Zira Evliya Çelebi Azerbaycan coğrafyasında özellikle Hoy, Çors, Tebriz, Revan civarı ile Aras nehri ve kollarının geçtiği sahada öteden beri pirinç tarımı yapıldığını aktarmaktadır.[94] Fakat burada düşünülmesi gereken husus Tebriz ve civarı pirinç yetiştirilmesine müsait olmasına rağmen niçin Tebriz Seferinde Osmanlı ordu mutfağında pirince hiç rastlanmamıştır? Bu ikilemi açıklayacak net bilgiler mevcut olmamakla birlikte yine de birkaç sav ortaya konulabilir: Osmanlı seferleri öncesinde klasik bir İran taktiği olarak ordunun güzergâhı üzerindeki köyler ve kasabalar boşaltılmakta ve buraların sakinleri iç bölgelere göçürülmekteydi. Muhtemelen Tebriz kuşatması öncesinde de Acemler iç bölgelere göç etmiş ve tarım alanları atıl kalmıştı. Ayrıca bölgenin savaş sahası olması ve bunun yanında ıssızlaşmasının tarımsal üretimi baltalama ihtimalini de göz ardı etmemek gerek.

Seferde tüketilen pirincin iki çeşidi vardı. Bunlar; pirinc-i has ve pirinc-i harcî. Has pirinç daha kaliteli olmalıdır. Üstelik has pirinç harcî pirince göre daha az tüketilmiştir. Örneğin 1724 yılı Şubat/Mart ayı boyun-

92 Hrand D. Andreasyan (Terc. Haz.), *Osmanlı-İran-Rus İlişkilerine Ait İki Kaynak*, İstanbul, 1974, s. 34.

93 Kayıtta herhangi bir hata yoksa 221,5 kıyye pirinç satın alınmış olup kıyyesi 15 akçeden ödeme yapılmıştır. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 1943, s. 10.

94 Evliya Çelebi Tebriz ve Revan civarı hakkında bilgi verirken buralarda pirincin ve zahirenin bol olduğu şehirlerden bahsetmektedir. Bkz. *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, (Haz. Y. Dağlı- S. A. Kahraman), 2. Kitap, İstanbul, 1999.

ca Kirmanşah'ta bulunan orduda 38.370 kıyye pirinç tüketilmiştir. Bunun 14.452 kıyyesi has pirinç iken 23.269,5 kıyyesi harcî pirinçtir.[95] Yine 25 Nisan-23 Mayıs arasında tüketilen pirincin 13.596 kilesi has, 35.502 kilesi ise harcî pirinçtir.[96] Aslında bu rakamlar aynı zamanda pirinç tüketiminde bir artışın olduğunu göstermesi açısından da önem taşımaktadır. Çünkü Şubat/Martta 38 bin kile olan pirinç tüketimi aynı yılın Nisan/Mayısında 49 bin kileye yükselmiştir.

Yukarıda belirttiğimiz gibi pirincin bir kısmı civardaki nahiye ve mukataalardan temin edilirken[97] bir kısmı da Osmanlı Devleti'ne tabi olmuş Acem ümerasından satın alınmıştır.[98] Anlaşılan pirinç kabuklu olarak satın alınıyordu. Çünkü kabuklu pirinç bozulmadan daha uzun süre dayanıyordu.[99] Bu nedenle kabuklu olarak satın alınan pirincin dövülmesi gerekiyordu. Aslında bunun birkaç dezavantajı vardı. Birincisi maliyet artmaktaydı çünkü bu iş için ayrıca ücret ödeniyordu.[100] İkincisi iş yükünü artırarak zaman kaybına neden olmaktaydı. Üçüncüsü pirinç dövüldükten sonra fire vermekteydi.[101]

Pirinçten başka Osmanlı ordusunda tüketilen günlük besinler arasında bulgur da bulunmaktadır. Bulgur aslında buğdayın kaynatılıp kurutulduktan ve kabuğu çıkarıldıktan sonra kırılmış halidir.[102] Buğdaydan imal ediliyor olması dolayısıyla bulgurun pirince nazaran çok daha kolay temin edildiği düşünülebilir.

Bulgur; Revan, Tebriz ve Hemedan kuşatmalarında askerin tayinatı arasında yer almıştır. Kuşatmadaki orduya gönderilen bulgur, doğrudan bulgur olarak satın alındığı gibi buğday olarak satın alınıp kırdırılarak da elde edilmiştir. Örneğin Kirmanşah ve Hemedan'a gönderilen bulgur Musul'dan nakledilmişken Tebriz'de gönderilen bulgur satın alınan buğdaydan imal edilmiştir.[103] Yine Revan'ın savunulmasıyla görevli miri leventler için 425 kıyye pirinç ile 1076 kıyye bulgur temin edilmiştir. Şüphesiz bu örnek tüm cepheleri kapsamamaktadır.[104]

95 BOA, *D.BŞM*, nr. 1456, s. 9.
96 BOA, *KK*, nr. 6606, s. 13.
97 BOA, *D.BŞM*, nr. 1456, s. 9.
98 BOA, *D.BŞM*, nr. 1502, s. 14.
99 Braudel, *a.g.e.* s. 131.
100 BOA, *D.BŞM*, nr. 1519-A.
101 BOA, *D.BŞM*, nr. 1456, s. 9; *KK*, nr. 6606, s. 13.
102 http://tdkterim.gov.tr/bts/?kategori=verilst&kelime=bulgur&ayn=tam
103 BOA, *İ.E.DH.*, nr. 297; BOA, *MAD*, nr. 3740, s. 6; *D.BŞM*, nr. 1494, s. 18, 24.
104 425 kıyye pirinç için 12765 akçe, 1076 kıyye bulgur için 9684 akçe ücret ödenmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 135, vr. 25a.

Sadeyağ (Revgan-ı Sade)

Masraf defterlerinde revgan-ı sâde olarak kaydedilmiş olan sadeyağdan Osmanlı sefer mutfağında sık sık söz edilmiştir. Fakat Osmanlı coğrafyasında geniş bir üretim sahasına sahip olmasına rağmen askerin iaşesi arasında zeytinyağından hiç bahsedilmemiştir.[105]

İran seferlerinde sadeyağın ordunun bulunduğu civar kazalardan temin ediliyor olması muhtemeldir. Bu durumda sadeyağın çevredeki köylerden ve göçer aşiretlerden satın alındığı sonucuna varabiliriz. Ayrıca İran'da ele geçirilen yerlerden bir nevi vergi olarak veya buraların itaatlerine karşılık bazı Osmanlı paşaları tarafından sadeyağ alındığı tahmin edilmektedir.[106]

Sadeyağın ordu mutfağında ne kadar kullanıldığını birkaç örnekle ifade edebiliriz. Örneğin Tiflis Seferi masraf kayıtlarında yalnızca 65,5 kıyye sadeyağı kullanıldığı kaydedilmişken bu miktar muhtemelen sefer boyunca kullanılan tüm sadeyağ miktarını kapsamamaktadır.[107] Fakat şuna değinmekte fayda vardır. Kamaniçe Seferinin lojistik hazırlıkları üzerine çalışan M. N. Türkmen, Osmanlı seferlerinde sadeyağın fazlaca tüketilmemesinin nedenini seferde koyun etinin tüketilmesine bağlamıştır. Çünkü koyun etinin yağlı olması sadeyağın daha az kullanılmasına neden olmuştur.[108]

Bunun yanında Tebriz, Revan ve Hemedan seferleri ile ilgili masraf defterlerinde tüketilen toplam sadeyağı miktarı verilmemiştir. Ancak Hemedan Seferine ait tekil aylık masraf dökümlerine dayanarak bir şeyler söylemek mümkündür. Buna göre H. 1137 senesi Rebiüülevvelinde Hemedan ordusunda 399 batman sadeyağ tüketilmiştir. Ancak bunun aksine İran seferlerinde bazı cephelerde sadeyağına dair hiç kayıt bulunmaması şaşırtıcıdır. Neyse ki Hemedan cephesinde rastladığımız bir kayıt bunun nedenini açıklamamıza olanak sağlamaktadır. Masraf defterinde yer alan kayıtta, Hemedan'da bir ay boyunca tüketilen pirinç, bulgur ve sadeyağ miktarı ve tutarı yazılmıştır. Ancak masrafların genel toplamı yazılırken sadeyağı masrafı pirinç ve bulgur masraflarına dahil edilmiş ve bu şekilde hesaplama yapılmıştır. Dolayısıyla yıl boyunca yapılan tüm masrafların tutulduğu icmal defterlerinde sadeyağ masrafı geçmemektedir.[109]

105 Masraf defterlerinde zeytinyağının hekimbaşıya ve cebehaneciye verildiği tespit edilmiştir. Bkz. BOA, *D.BŞM*, nr. 1456, s. 10.

106 Hane Mehmet Paşa seraskere 166,5 batman sadeyağ göndermiştir. Bkz. BOA, *D.BŞM*, nr. 1502, s. 14.

107 BOA, *MAD*, nr. 1943, s. 10.

108 Mustafa Nuri Türkmen, *Kamaniçe Seferinin Lojistik Hazırlıkları*, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara, 2002, s. 161.

109 BOA, *D.BŞM*, nr. 1519-A, s. 8.

İran seferlerinde sadeyağ için yapılan ödemeler farklılıklar göstermektedir. Tiflis'te sadeyağın kıyyesi 30 akçeden satın alınmışken Hemedan Seferinde sadeyağın batmanı üç ila dört kuruştan satın alınmıştır. Burada bir karşılaştırma yapacak olursak bir aylık pirinç ve bulgur masrafı 780 kuruş iken sadeyağa ödenen para 1.396 kuruş olmuştur.[110]

Tatar Askerlerinin İaşesi

Osmanlı ordusuna destek sağlamak amacıyla Kırım'dan gelen Tatar askerlerinin beslenmesini sağlamak ayrı bir organizasyonu gerektirmiştir. Osmanlı ordularının sefer organizasyonunda bulunan Tatar askerlerinin Rumeli ve Anadolu'da takip edeceği menzil güzergâhları önceden belirlenmiştir. Bu doğrultuda güzergâh boyunca askerlerin beslenme ihtiyacının karşılanması için menzil civarındaki idari birimlerin yöneticileri görevlendirilmiştir.

Kırım'dan iki kafile halinde yola çıkan toplam 10.000 Tatar askerine Anadolu'ya geçinceye kadar iki defa zahire verilmiştir. İlki Tulca iskelesinde ikincisi Anadolu'ya geçmek üzere geldikleri Boğazhisar'dadır. Dolayısıyla Tatar askerleri henüz Tuna'ya varmadan Tulca'da zahire, koyun ve sığırlar hazır edilmiştir. Zahire Rusçuk civarından satın alınırken koyun ve sığırlar Babadağı, İsakçı, Pravadi ve Dobruca civarından satın alınmıştır.[111]

Tablo 2.3. Beş Bin Nefer Tatar Askeri İçin Tulca'da Hazırlanan İaşe[112]

Verilen Birim	Un	Arpa	Peksimet	Koyun	Sığır	R.Sade	Pirinç	Kahve
Askerler	1000	500	500	500	200	-	-	-
Sultan	-	200	-	100	30	120	40	15
Baş Ağa	-	100	-	-	-	30	15	10

Tatar askerleri Boğazhisar'a geldiklerinde tayinatları İstanbul'daki bazı kurumlarla tayin edilen görevliler tarafından sağlanmıştır. Bu doğrultuda arpa Istabl-ı Âmire'den, peksimet El-Hac Nurettin tarafından, un ve pirinç Bergos'tan ve kahve gümrük emini tarafından temin edilmiştir.[113] Bunun yanında askerler Anadolu'ya geçtiklerinde takip edecekleri güzergâh boyunca menzillerde de tayinatları hazırlanmıştır. Örneğin Osmancık'ta

110 BOA, *D.BŞM*, nr. 1519-A, s. 8.
111 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 300-301 (H. 23 C 1137).
112 Tablodaki iaşe maddelerinin ölçü birimleri şöyledir. Un-arpa-pirinç: kile; peksimet: kantar; koyun-sığır: re's; revgan-ı sade-kahve: vakıyye.
113 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 301.

beş bin nefer Tatar askerine; 230 gav/öküz, 600 ağnam, 1.100 kile un, 850 kile arpa, 55 kile pirinç, 150 vakıyye revgan-ı sade, 25 vakıyye kahve ve 550 kantar peksimet veya karşılığında 1.375 kile bulgur satın alınarak hazır edilmesi istenmiştir. Aynı şekilde Tatar askerlerinin bir sonraki durağı olan Erzurum'da da Osmancık'ta verilen miktarda tayinat hazır edilecektir.[114]

Tatar askerlerine doğrudan ekmek dağıtılmamıştır. Bunun yerine her menzilde peksimet hazırlanması sipariş edilmiştir. Fakat peksimetin zamanında hazır edilememesi durumunda bu eksiklik bulgurla telafi edilmiştir. 5.000 asker için her menzilde 580 kantar peksimet dağıtılması planlanırken hazırlanamama durumunda yerine 1.450 kile bulgur verilecektir.[115]

Zahire

Zahire Temini

Osmanlı seferlerinde askerlerin ve seferde hizmet gören hayvanların beslenmesi için gereken iki temel gıda maddesi buğday ve arpadır. Buğday; çayır-bozkır bitkisi olup genellikle ılıman iklim kuşağının karasal kısımlarında bol miktarda yetiştirilmektedir. Ortalama 100 günlük yetişme süresi olan buğday iklim bölgelerine göre kışlık ve yazlık olmak üzere yetiştirilmektedir. Kışlık buğday sonbaharda ekilip ilkbahar sonu ve yaz başında hasat edilirken yazlık buğday daha yüksek enlemlerde ilkbaharda ekilip yaz sonunda hasat edilmektedir.[116] Arpaya gelince buğday ile aynı familyadan olup tohumları ve otsu kısımları hayvan yemi olarak kullanılmaktadır.[117]

18. yüzyıl başlarında Anadolu'nun tarımsal üretimini, ürün çeşitlerini, yetişme sahalarını ve rekolteyi ortaya koyacak istatistikler maalesef mevcut değildir. Konuyla ilgili elimizdeki en yetkin kayıtlar tahrir defterleridir. Çoğunlukla 16. yüzyıla ait bu kayıtlarda Anadolu'da tarımsal üretim içinde tahılın payının çok fazla olduğu görülmektedir. Buna göre; Anadolu'da en fazla buğday daha sonra arpa üretilmektedir.[118]

Gündelik yaşamda ayrı bir öneme sahip olan buğday ve arpaya ordunun sefere çıktığı zamanlarda çok daha fazla ihtiyaç duyulması kaçınılmazdır. Bu nedenle devlet, özellikle buğdayın yabancı tüccarlara satılmaması için elinden geleni yapmış ve hemen her dönem buğdayı ihracı yasak mallar arasına

114 BOA, *C.AS.*, nr. 37790.
115 BOA, *C.AS.*, nr. 40421.
116 İbrahim Atalay, *Doğa Bilimleri Sözlüğü*, İzmir, 2004, s. 72-73.
117 http://tdkterim.gov.tr/bts/?kategori=verilst&kelime=arpa&ayn=tam
118 Mehmet Öz, "Osmanlı Klasik Döneminde Tarım," *Osmanlı*, III, Ankara, 1999, s. 68.

almıştır.[119] İran seferleri sırasında da bu yasaklamalar devam etmiştir. Özellikle sahil boylarındaki kaza ve kasabalardan yabancı tüccarlara zahire satılmaması için buralardaki kadılara emir gönderilmiştir.[120] Çünkü Osmanlı ordusu üç koldan Safevî topraklarına girmiş ve ordunun fazla miktarda zahireye ihtiyacı olmasına rağmen sahildeki yerleşim birimlerinden yabancı tüccara zahire satılmaya devam edilmiştir. Boğazhisar'dan Sığla'ya kadar olan bölgede zahire fazla miktarda bulunmasına rağmen buradaki âyan ve muhtekirden bazı kişiler reayanın elindeki zahireyi alıp yabancı tüccarlara satmaktaydılar.

Safevî topraklarında savaş devam ediyorken, sahillerdeki bu tür aykırı girişimlerin önünü almak için devlet birtakım tedbirler almıştır. Böylelikle yabancı tüccarlara zahire satan kişiler yakalandığında kalebentlikle cezalandırılacaklardı. Üstelik sahile kadar zahireyi nakletmekte kullanılan develere de devlet tarafından el konulacaktı.[121] Ancak alınan tedbirlere rağmen sefer zamanında Ayazmend-Bergama civarından yabancı tüccarlara zahire satılmaya devam edilmiştir.[122]

Daha önce üzerinde durduğumuz gibi İran seferlerinde Osmanlı ordusunun beslenmesi başta cephe ardındaki eyalet ve sancaklar olmak üzere Anadolu'ya bağlıydı. Doğu Anadolu'da kışların daha uzun ve şiddetli olması nedeniyle tarımsal üretim büyük ölçüde yazın yapılmaktaydı. Bölgedeki vadi ve havza tabanlarında yazlık hububat yetiştiriciliği hâkim olup tarlaların yüzde 90'ınında hububat ziraatı yapılmaktadır.[123] Yükseltisi fazla olan bu bölgede arpa ve buğdayın ekim ve hasat tarihleri batıya göre daha geç tarihlere kalmaktaydı. Seferlerde lojistik üssü olan Erzurum'da Tournefort'un buğday hasadının Eylül ayında yapıldığını söylemesi şaşırtıcı değildir.[124]

Seferin doğuya yapılması nedeniyle bu bölgedeki eyalet ve sancakların ordunun lojistik ikmalinde önemli bir rolü olmuştur. Daha önceki doğu seferlerindeki organizasyon incelendiğinde bu rol daha iyi anlaşılmaktadır.[125]

119 Zeki Arıkan, "Osmanlı İmparatorluğunda İhracı Yasak Mallar (Memnu Mallar)," *Prof. Dr. Bekir Kütükoğlu'na Armağan*, İstanbul, 1991, s. 279-306.

120 *EŞS*, nr. 1230, s. 18.

121 *EŞS*, nr. 1230, s. 18.

122 *EŞS*, nr. 1230, s. 35.

123 Süha Göney, *Türkiye Ziraatinin Coğrafi Esasları*, I, İstanbul, 1979, s. 24.

124 Joseph de Tournefort, *Tournefort Seyahatnamesi*, (Ed. Stefanos Yerasimos), C. II, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2005, s. 140.

125 Ömer İşbilir, *XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin İaşe, İkmal ve Lojistik Meseleleri*, İÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul, 1996; Rhoads Murphey, *The Functioning of the Ottoman Army Under Murad IV (1623-1639/1032-1049): Key to the Understanding of the Relation ship Between Center and Periphery in Seventeenth-Century Turkey*, c. II, Chicago, 1979; *Osmanlı'da Ordu ve Savaş 1500-1700*, (Çev. M. Tanju Akad), İstanbul, 2007.

Zira L. Güçer, 16. yüzyıldaki doğu seferlerinde ikmalin sağlanmasında doğudaki eyaletlerin katkısını açıkça ortaya koymaktadır.[126]

1722-1725 seferleri boyunca adeta bir zahire üssü vazifesi gören eyalet ve sancaklar genellikle cephelerin hemen art bölgelerinde yer almıştır. Bunlar: Trabzon, Kars, Erzurum, Çıldır, Karahisar-ı Şarkî, Sivas, Bitlis, Van, Diyarbekir, Mardin, Maraş, Musul'dur.[127] Bunun yanında Osmanlı ordusunun aynı anda birkaç cephede birden savaşıyor olması zahire ihtiyacını artırdığından Rumeli'de Zağra-yı atik, Zağra-yı cedid, Akçakızanlık, Ahyolu, Hatunili, İslimye, Balçık, Tulca, Niğbolu, Rusçuk, Silistre, Varna ve Ziştovi civarından da hatırı sayılır miktarda zahire satın alınmıştır. Satın alınan bu zahire Balçık, Bergos, İbrail, İsakçı, Tulca ve Varna iskelelerinde gemilere yüklenerek Trabzon İskelesi'ne ulaştırılmıştır.[128] Buralardan satın alınan zahirenin önemli bir kısmı Tebriz'deki Osmanlı askerlerinin tayinatı için sevk edilmişir.[129]

Bu kaynaklardan başka seferler sırasında yeni ele geçirilen birimlerden de zaman zaman zahire temin edilmiştir. Bir taraftan harekât devam ederken cephe gerisinde kalan bu yerlerden fethin hemen akabinde Osmanlı ordusu için zahire sevk edilmiştir. Çünkü bu topraklar cepheye oldukça yakın mesafedeydiler.[130] Buralar: Tiflis, Selmas, Merend, Şebister, Tasuc, Albak ve Hoy'dur.[131] Örneğin H. 1136 Z. başlarından H. 1137 senesi R. sonuna kadar (M. 21 Ağustos-17 Aralık 1724) tarihleri arasında Selmas, Tasuc, Şebister ve Tebriz civarı ile cephe ardındaki diğer bölgelerden yaklaşık 16 bin Van kilesi arpa ile 90 bin batman civarında un satın alınmıştır.[132]

Sefer sırasında orduya zahire sevk eden eyaletlerin her birini sınıflandırmak pek mümkün olmasa da en azından cephelere yakınlıkları dolayısıyla her cepheye belirli eyaletlerden zahire sevk edildiğini söylemek

126 Lütfi Güçer, *XVI-XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler*, İstanbul, 1964.

127 Musul hem mühimmat hem de zahire itibarıyla bir üstür. Çünkü burada ambarlarla beraber cebehane ve tophane mühimmatı da bulunmaktaydı. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 17915, s. 67.

128 H.1137/M. 1724 senesinde Silistre Sancağı'ndan satın alınan zahire ve peksimet İsakçı ve Tulca iskelelerinden gemilere yüklenerek Trabzon'a nakledilmiştir. Bkz. BOA, *KK*, nr. 2874; BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 114, 201; BOA, *D.BŞM.ORH*. Dosya nr. 5, vesika nr. 142, *MAD*, nr. 10314, s. 214, 215, 243, 263.

129 Rumeli'den satın alınan zahire genellikle Tebriz'de savaşan Osmanlı ordusu için kullanılmıştır. Bkz. BOA, *D.MKF*. nr. 28453, 28455.

130 1725'te Gence kuşatması öncesinde yapılan hazırlıklar kapsamında 1723'te Osmanlı Devleti'nin eline geçmiş olan Tiflis ve çevresinden ordu için defalarca zahire sevk edilmiştir.

131 BOA, *D.BŞM.ORH*., nr. 5/60; *D.BŞM.ORH*., Dosya nr. 7, vesika nr. 22. (H. 23 S. 1137/M. 11 Kasım 1724).

132 Yaklaşık 90 bin batman unun bir kısmı doğrudan un olarak satın alınmışken bir kısmı buğday olarak satın alınıp öğütülmüştür. Bkz. BOA, *DBŞM.ORH*. Dosya nr. 5, nr. 144.

mümkündür. Örneğin Revan, Gence[133] ve Tiflis seferlerinde orduya Erzurum, Çıldır, Kars ve Karahisar-ı Şarkî'den zahire sevk edilirken Tebriz kuşatmasında Sivas, Maraş, Diyarbekir, Mardin, Van, Bayezid, Eleşgirt, Şelve, Malazgirt, Bitlis, Erciş, Ahlat ve Muş Ovası'ndan;[134] güneybatıdaki Kirmanşah ve Hemedan kuşatmalarında yine Diyarbekir ve Mardin ile Halep, Musul ve Bağdat civarından zahire sevk edilmiştir.

İran seferlerinde askerin iaşesinin sağlanmasında iki önemli tahılın arpa ve buğday olduğunu yukarıda belirtmiştik. Fakat buğdaya nazaran arpa daha fazla miktarda satın alınmıştır. Çünkü arpa orduda istihdam edilen hayvanlara yem olarak kullanılmıştır. Örneğin 1725 yılı Ocak ayında sadece Erzurum ve Karahisar-ı Şarkî sancaklarından 170 bin kile arpa satın alınmıştır.[135]

Seferlerde zahire temini işi nüzül emini tarafından yürütülmüştür. Nüzül emini seraskerin taleplerini dikkate alarak cephenin hinterlandında yer alan sancak ve kazalardan zahire satın almıştır. Hatta Tiflis Seferinde zahirenin nakliye işini dahi nüzül emini organize etmiştir. Ayrıca cepheye yük hayvanları veya arabalarla getirilen zahire burada yine nüzül eminine teslim edilmiştir. Bu işlem karşılığında zahireyi getiren kişilere zahirenin teslim alındığına dair temessük verilmiştir.[136] Bu süreçte nüzül emini ile birlikte mübaşirler de görev yapmaktaydı. Tabii hem nüzül eminine hem de mübaşirlere yerel yöneticiler yardımcı olmak zorundaydı.

Ölçü Birimleri

Osmanlı ordusunun zahire temini incelenirken değinmemiz gereken konulardan biri de ölçü birimleridir. Seferin çok geniş bir coğrafyada devam ediyor olması nedeniyle zahire satın alınırken birbirinden farklı yerel ölçü birimlerinin kullanıldığı görülmektedir.[137] Fakat hesaplar İstanbul kilesi üzerinden yürütülmüştür.[138]

133 1725'te Gence kuşatmasında ise ordunun zahire ihtiyacı ağırlıklı olarak Çıldır ve Tiflis çevresinden temin edilmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 206-219.

134 BOA, *MAD*, nr. 17915, s. 6.

135 BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 29.

136 Örneğin 1725'te Tebriz'deki ordu için Sivas ve kazalarından satın alınan zahire Nüzül Emini İbrahim Ağa'ya teslim edilmiştir. Bkz. BOA, *D.BŞM*, nr. 1531, s. 6.

137 Meteorolojiyle ilgili olarak bkz. Walter Hinz, *İslam'da Ölçü Sistemleri*, (Çev. Acar Sevim), İstanbul, 1990; Halil İnalcık, "Introduction to Ottoman Metrology," *Turcica Revue d'Etudes Turques*, XV, 1983, s. 311-347; *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, I, İstanbul, 2000, s. 441-448.

138 BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 33-34.

Seferler süresince kullanılan ölçü birimleri şunlardır: İstanbul kilesi, kile-i Amid,[139] Van kilesi, somar, batınan ve tagardır. İstanbul kilesi 20 okka yani 25,66 kg.'dır.[140] İstanbul kilesi satın alma işlemlerinde genel bir ağırlık birimi olarak kullanılmasına rağmen bazı zamanlarda yerel kileler de kullanılmıştır. Bunların başında somar gelmektedir. Genellikle Anadolu'nun doğusundaki sancaklarda kullanılan bir ağırlık birimi olmakla birlikte standart bir karşılığının olmadığı anlaşılıyor.[141] Her ne kadar İnalcık somarın 12 İstanbul kilesi yani 307,96 kg. olduğunu belirtmişse de bunun tüm sancak ve kazalarda kullanılagelen sabit bir ölçü olmadığı anlaşılmaktadır.[142] Örneğin Ardahan, Göle, Kars ve Erzurum civarında bir somar dört İstanbul kilesi yani 102, 64 kg.'dır.[143] Yine Tiflis tarafında Bükeili menziline yapılan nakliyatta bir somar 150 kıyye, 192 kg. olarak hesaplanmıştır.[144]

Van kilesi; Tebriz, Selmas, Merend, Albak ve Zünuz'den zahire satın alınırken kullanılmıştır.[145] Bir Van kilesinin 80 okka olduğu ifade edilmekteyse[146]de 1724-25 yıllarında Osmanlı ordusu için zahire satın alınırken Van kilesi yedi İstanbul kilesine yani 179,6123 kg.'a denk gelmekteydi.[147] Van kilesi ile birlikte onun alt birimi olarak "cab" denilen bir ağırlık ölçüsü daha vardır. Van, Malatya ve Haymana'ya ait tahrir kayıtlarında rastlanan cab diğer ölçü birimlerinde olduğu üzere yine kazalar arasında farklı ağırlıkları ifade etmektedir.[148]

Öte yandan Diyarbekir Eyaleti'nden zahire satın alınırken yerel ağırlık birimi olan kile-i Amid yani Amid kilesi kullanılmıştır.[149] Amid kilesi daha 16. yüzyıldan itibaren bölgede kullanılmakta olup Diyarbekir Eyaleti kanunnamelerinde yer almıştır. Amid Sancağı kanunnamesinde Amid kile-

139 Amid kilesi Diyarbekir ve Mardin civarından satın alınan zahire için kullanılmıştır. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 69.

140 Cengiz Kallek, "Kile," *DİA*, XXV, Ankara, 2002, s. 569.

141 Bundan başka bir somarın; Erzincan'da 160 okka, Şiran'da 140, Kelkit'te 72 ve Erzurum'da 16 okka olduğu belirtilmektedir. Bkz. Ünal Taşkın, *Osmanlı Devletinde Kullanılan Ölçü ve Tartı Birimleri*, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Elazığ, 2005, s, 107.

142 Halil İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600)*, (Çev. Ruşen Sezer), İstanbul, 2003, s. 253.

143 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 18, 52-53; nr. 3156, s. 19.

144 BOA, *MAD*, nr. 135, vr. 12a.

145 BOA, *D.BŞM.ORH.*, Dosya nr. 5, vesika nr. 60, 144; nr. 7, vesika nr. 173.

146 Taşkın, *a.g.t.*, s. 66. 1628'den önce 40 okka olarak belirtilen Van kilesinin bu tarihten sonra 80 okka olarak hesaplandığı belirtiliyor.

147 BOA, *MAD*, nr. 3740, s. 2.

148 Taşkın, *a.g.t.*, s. 21. Buna göre Adilcevaz'da 42 okka, Malatya'da 240 okka ve Van'da 45,5 okka olduğu belirtilmektedir.

149 Nişli Mehmed Ağa Diyarbekir Eyaleti'nden zahireyi Amid kilesi üzerinden satın almıştır. Bkz. BOA, *D.MKF*, nr. 28459.

sinin yarının Osmanlı kilesine eşdeğer olduğu belirtilmektedir.[150] Oysa İran seferleri sırasında Amid kilesinin dört İstanbul kilesine yani 102,6356 kg.'a eşdeğer olduğu tespit edilmiştir.[151]

Zahire ölçümünde kullanılan bir diğer ağırlık ölçüsü birimi tagardır. Osmanlı kanunnamelerinde bir tagarın 10 kile olduğu belirtilirken 1727 tarihli Gence Eyaleti kanununda 150 vakıyye, Kırım'da 150 okka/192,420 kg., Epir'de 20 okka/25 kg. İran'da 100 Musul'da 200 okka/256 kg. olarak kullanıldığı belirtilmiştir.[152] Ancak İran seferleri sırasında Kirmanşah ve Hemedan cephelerine ait masraf defterlerinde kullanılan tagarın kıyye karşılığının farklı olduğu tespit edilmiştir. Buna göre bir tagar 160 kıyye ila 479 kıyye arasında değişmiştir.[153]

Son olarak değineceğimiz ölçü birimi batmandır. Genellikle un satın alınırken kullanılan batman eyaletler arasında farklı ağırlıklara karşılık gelmekteydi.[154] İran seferleri sırasında ordu için gerekli olan unun satın alınmasıyla ilgili hesaplarda batmanla birlikte unun İstanbul kilesi veya kıyye olarak karşılıkları da defterlere kaydedilmiştir. Bu rakamlardan yola çıkarak batmanın hem İstanbul kilesi hem kıyye olarak karşılığını bulmak mümkün hale gelmiştir. Buna göre 3,33 batman un bir İstanbul kilesine denk iken altı kıyye un da bir batmana denktir.[155] Bir kıyye 1.282 gr. hesabıyla altı kıyye yani bir batman 7,69 kg.'dır.

Fiyatlar

Sefer zamanlarında reayadan hangi kıstaslar çerçevesinde zahire satın alındığı ve fiyatların cephe ardındaki yansımaları hakkında bir çalışma yapılmış değildir. Bunun yanında cephe ardındaki mubayaa sürecinde uygulanan fiyatlar devlet-reaya ilişkisinin daha sarih ortaya koyulması açısından önemlidir.

150 Ömer Lütfi Barkan, *XV ve XVI. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Ziraî Ekonominin Hukukî ve Malî Temelleri Kanunlar*, Birinci Cilt, İstanbul, 1943, s. 138; Ahmet Akgündüz, *Osmanlı Kanunnameleri ve Hukuki Tahlilleri*, 3. Kitap, İstanbul, 1991, s. 221.

151 BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 52, 64.

152 Mehmet Ali Ünal, *Osmanlı Tarih Sözlüğü*, İstanbul, 2011, s. 657-658.

153 Örneğin 1725'te Hemedan cephesi ordu defterdarı tarafından tutulan bir masraf defterinde 9581 kıyye pirinç ve bulgurun 20 tagar olduğu kaydedilmişken aynı defterde 160 kıyye alefin/yulaf br tagara eşit olduğu kaydedilmiştir. Bu durumda pirinç ve bulgurda bir tagar 479 kıyye üzerinden hesaplanırken alefte 160 kıyye olarak hesaplanmıştır. BOA, *D.BŞM.*, nr 1519-A, s. 7-8, nr. 1456; KK. nr. 6606; BOA, *D.BŞM.ORH.*, Dosya nr. 7, vesika nr. 124. (H. 10 S.1137).

154 Batman, daha çok Türkler ve Türklerle ilgisi olan kavimler tarafından kullanılan bir ağırlık ölçüsüdür. Anadolu'da bir batman 2-8 okka arasında değişmektedir. Bkz. Cengiz Kallek, "Batman," *DİA*, V, İstanbul, 1992, s. 199-200.

155 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 44, 52, 53.

İran seferlerinde ordu için satın alınacak buğday, arpa, pirinç ve unun kile fiyatı gelen emirlerde belirtilmekteydi. Bu fiyatlara nakliye bazen dahil edilmiş bazen de hariç tutulmuştur. Gerek sefer masraf defterleri gerek seferle ilgili ahkam defterleri incelendiğinde zahire satın alınırken eyalet ve sancaklar arasında farklı fiyat tarifelerinin uygulandığı görülmektedir.

Olağanüstü bir durum olması itibarıyla seferin hem hazırlık safhasında hem de devamında devlet, ordunun ihtiyacı olan zahireyi reayadan karşılamak zorundaydı. İmparatorluk sathında seferberlik şartlarının hâkim olması dolayısıyla devlet bazı gereksinimleri reayadan meccanen/para ödemeden talep etme hakkına sahipti. Fakat İran seferlerinde devlet, reayadan zahire satın alırken her kile zahire için reayaya ücret ödemiştir. Oysa daha evvelki seferlerde reayaya zaman zaman ücret ödenmemiştir. Örneğin IV. Murad dönemindeki Şark Seferlerinde (H. 1042-1045) ordunun iaşesi için Diyarbekir ve civarından zahire satın alınmış ancak bunun karşılığında devlet tarafından reayaya herhangi bir ücret ödenmemiştir. Devlet, geçmişteki bu örneği hatırlatarak istenirse herhangi bir ücret ödemeksizin sefer hizmetlerinin reayaya yüklenebileceğini hatırlatırken reayanın kendilerine ödenen ücrete razı olmasını istemiştir.[156]

Seferler sırasında reayadan satın alınan zahire için ödenen ücretler haliyle piyasa fiyatıyla kıyaslandığında pek tatminkâr değildi. Çünkü daha önceki seferlerde olduğu gibi zahire satın alınırken çoğunlukla miri fiyat politikası uygulanmakla birlikte bazı durumlarda cari fiyat politikası da uygulanmıştır. Nitekim benzer fiyat politikası Prut Seferinde de uygulanmış ve hem miri hem cari fiyat üzerinden zahire satın alınmıştır.[157]

Sefer boyunca reayadan satın alınan buğday, arpa ve un için kile başına ödenen ücretlerle ilgili tüm satın alma işlemlerinde uygulanan tek bir fiyat tarifesinden söz etmek pek mümkün değildir. Çünkü mevsim şartları, yıllık hasat ve ambarlardaki zahire stoklarının yeterliliği gibi etkenler fiyatları etkilemiş olmalıdır. Bu kapsamda İran seferleri süresince reayadan satın alınan zahirenin birim fiyatları incelendiğinde arpa, buğday ve un için ortalama rakamlara ulaşmak mümkündür. Buna göre; arpa 20-25 akçe, buğday 40-45 akçe ve un 45-50 akçe arasında bir fiyatla satın alınmıştır. Ancak fiyatlara nakliye ücretleri eklendiğinde bir miktar değişiklik olmuştur. Örneğin Diyarbekir'den nakliye dahil bir kile arpa 45 akçeye satın alınmıştır. Arpanın ortalama 25-30 akçeye satın alındığı hesaba katılırsa nakliye ücreti olarak da 15-20 akçe ödendiği anlaşılmaktadır.[158]

156 BOA, *MAD*, nr. 3598, s. 10-11.
157 Yıldız, *a.g.e.*, s. 163.
158 BOA, *MAD*, nr. 3598, s. 18.

Tablo 2.4. İran Seferlerinde Zahire Fiyat Tablosu (Akçe)

Sancak-Kaza	Buğday (Kile)	Arpa (Kile)	Un (Kile)
Diyarbekir[159]	45	30	-
Mardin	40	20	-
Kars	35	25	45
Tiflis Cephesi	-	46,5	45
Sivas[160]	28	20	40
Ardahan-Göle[161]	-	30	50
Kars-Pasin- Erzurum[162]	-	30	50
Karahisar-ı Şarkî[163]	-	30	50
Erzurum[164]-Kars-Ahıska	35	25-30	45
Beşiri[165]	-	45	-
Van[166]	60	40	-
Bayburt[167]	-	30	-
Eleşkirt[168]	50	30	-

İran seferlerinde ordunun tayinatı kapsamında satın alınan zahirenin fiyatı konusunda reaya ile zaman zaman anlaşmazlıklar yaşanmıştır. Çünkü reaya devletin önerdiği fiyatı düşük bulmuştur. Aslında miri fiyat uygulandığında bu çıkış haklı görünebilir. Fakat cari fiyatla zahire satın alınmak istendiğinde de bu tür sorunlarla karşılaşılması dikkat çekicidir. Aslında zahire satın almakla görevli memurlara yapılan itirazlar zahirenin genellikle köylerdeki ileri gelen kimseler ile muhtekirin elinde olmasından kaynaklanmıştır. Zira İran seferleri dolayısıyla ordunun çok miktarda zahi-

159 BOA, *D.BŞM*, nr. 1496, s. 17. Bu muhtemelen nakliye dahil fiyattır. Çünkü hemen ertesi yıl yine Diyarbekir'den arpa nakliye dahil kilesi 30'ar sağ akçeden ve buğday 40'ar sağ akçeden satın alınmıştır. Nitekim 1724'te yine Diyarbekir'den satın alınıp Van'a nakledilmesi gereken buğdayın kilesi nakliye dahil 45 akçeye, arpanın kilesi ise nakliye dahil 30 sağ akçeye satın alınmıştır. Bkz. BOA, *D.BŞM*, Dosya nr. 2313, vesika nr. 16; *Harput Şer'iyye Sicili (HŞS)*, nr. 396, s. 25.
160 BOA, *D.BŞM*, nr. 1496, s. 13; *MAD*, nr. 3156, s. 12.
161 BOA, *D.BŞM*, nr. 1496, s. 13.
162 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 53-54.
163 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 57.
164 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 47; nr. 3156, s. 28.
165 Beşiri ve çevresindeki kazalardan satın alınacak 80.000 kile arpanın nakliye dahil kile ücreti 45 akçe olarak belirlenmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3598, s. 18.
166 BOA, *D.MKF*, nr. 28464, s. 2-3.
167 BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 5.
168 Tebriz'e ulaştırılmak üzere Eleşkirt'ten satın alınacak 8.000 kile arpanın kilesine nakliye dahil 30 akçe ve 7.000 kile buğdaya nakliye dahil 50 akçe fiyat belirlenmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 395. (H. 26 L. 1137/M. 8 Temmuz 1725)

reye ihtiyaç duyması bazı spekülatörleri harekete geçirmiş olmalıdır. Bunlar özellikle cephe ardındaki kaza ve köylerde zahirenin büyük bir kısmını ellerinde toplayıp zahirenin fiyatını yükseltmek ve kendi istedikleri fiyata devlete zahire satmak istemişlerdir. Devlet böylesi bir seferberlik ortamında Osmanlı askeri için elzem olan zahireyi yüksek fiyatla satmak isteyen spekülatörlere karşı boyun eğmemiş, verilen fiyatı kabul etmemeleri durumunda ellerindeki zahireye el konulması yönünde kararlar alabilmiştir.[169]

Fakat miri fiyat politikasının işlemediği zamanlar da olmuştur. Zira zahirenin temin edildiği bölgedeki rekolte ve mevsim şartları zahire fiyatının yükselmesini etkilemiş olmalıdır. Örneğin Tebriz ordusu muhasebe kayıtlarında Van kilesi üzerinden farklı partiler halinde satın alınan arpanın fiyatı 4,5 kuruş ila 8 kuruş arasında değişmiştir.[170] Bu çok ciddi bir farktır. Zira bir Van kilesinin ortalama yedi İstanbul kilesine eşdeğer olduğu hesaba katılırsa 4,5 kuruşluk fiyat üzerinden bir İstanbul kilesi arpa yaklaşık 77 akçeden satın alınmış olurken arpanın kilesi sekiz kuruşa çıkınca bir İstanbul kilesi arpa 137 akçeden satın alınmış olmaktadır. Dolayısıyla bu hesapla devlet Tebriz ordusu için bir kile arpayı 77 ila 137 akçe arasında değişen fiyatlardan satın almıştır. Oluşan bu fiyat farkına nakliyenin dahil olup olmadığını bilmiyoruz ancak nakliye dahil değilse miri fiyat ile aralarında çok büyük fark olduğu kesindir. Çünkü hemen hemen aynı zamanda Diyarbekir ve Mardin'den satın alınan arpanın miri fiyatı 20-25 akçedir.

Ancak Osmanlı kuvvetlerinin İran'daki harekâtı sırasında zahire fiyatlarında zaman zaman önemli farklılıkların olduğu gözlenmektedir. Bu durumun lojistik üslerindeki zahire kapasitesi ve dolayısıyla da cepheye zahire akışının yavaşlamasından kaynaklanması muhtemeldir. Tebriz'e nakledilecek veya ambarlardaki olası ihtiyaçlar göz önünde bulundurularak tedbir amaçlı yapılan satın almalarda arpanın somarı bir kuruş, unun sekiz batmanı bir kuruş ve buğdayın kilesi nakliye dahil 35 akçedir. Öte yandan H. 1138 senesinde Sivas Eyaleti'nden bir kile arpa 20, buğday 28 ve un 40 akçeden satın alınmıştır.[171] Hatta bazen aynı eyaletten aynı anda buğday, arpa ve un satın alınması işlemlerinde ortak tek bir fiyatın belirlendiği bile olmuştur. Bu tarz fiyat belirlenmesine Gence üzerine sefere çıkacak olan ordunun hazırlıkları için gerekli zahire temin edilirken başvurulmuştur. Tiflis ve Çıldır eyaletlerinden zahire satın alınırken buğday, un ve arpa için kile başına 60 akçe üzerinden ödeme yapılmıştır.[172]

169 BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 53.
170 BOA, *MAD*, nr. 3740, s. 2.
171 BOA, *D.BŞM*, nr. 1531, s. 2.
172 BOA, *KK*, nr. 4762, s. 5-6.

Aynı dönemde Sivas Eyaleti'ndeki fiyatlarla karşılaştırdığımızda tek bir fiyat belirlenmiş olmasına rağmen yine de bu fiyatın yüksek olduğu görülmektedir.

Eyaletlerden temini istenen zahirenin kazaların hisselerine dağıtımı yapılırken kazaların ürün rekoltesi göz önüne alınmaktaydı. Örneğin Tebriz'in ikinci kez kuşatılması öncesi Hoy ambarlarında depolanmak üzere Çıldır Eyaleti'nden satın alınması planlanan arpa ve un o yıl eyalette mahsulün az olması göz önünde bulundurularak Kars'tan satın alınmıştır.[173]

Bunun yanında yalnızca Kars Sancağı'nda rastladığımız farklı bir uygulamadan bahsetmek yerinde olacaktır. Kars Sancağı Tiflis, Revan ve Gence seferlerinde cephe hinterlandı içinde yer alması dolayısıyla tıpkı Erzurum gibi son derece faal bir rol üstlenmiştir. Dolayısıyla sancaktan yıl içinde birkaç defa zahire satın alındığı vakidir. Sancağın diğerlerinden ayrılan özelliği zahire satın alınırken her yıl için ayrı bir fiyat tarifesinin belirlenmesi ve bunun da kayıtlara geçirilmiş olmasıdır. Böylece yıl içinde sancak ve civarından devlet adına satın alınacak zahire için belirlenen bu fiyat uygulanmıştır.

Tablo 2.5. Kars Sancağı'ndan Satın Alınan Zahirenin Fiyat Lisesi[174]

Sene/Hicri	Arpa	Buğday	Un
1136	1 somar 1 kuruş/ 1 İstanbul kilesi 30 akçe	-	8 batman 1 kuruş
1137	1 somar nakliyesiyle 70 para/ 1 İstanbul kilesi 60 akçe	1 somar 4 kuruş/ 1 İstanbul kilesi 1 kuruş	1somar 4 kuruş/ 1 İstanbul kilesi 1 kuruş
1139	1somar 1 kuruş/ 1 İstanbul kilesi 30 akçe	-	8 batman 1 kuruş

Burada belirtmeden geçemeyeceğimiz husus zahire fiyatlarını değişmez ve kati olarak algılamanın yanlış olacağıdır. Çünkü devlet, sancaktaki üretim dengelerini gözeterek gerektiğinde fiyatlarda üreticinin lehine değişiklikler yapmaktan kaçınmamıştır. Cephe gerisinde rekolte her yıl aynı seviyede olmayabiliyordu. Böylesi durumlarda üreticinin mağduriyetini gidermek amacıyla devlet taşradan gelen yakınmaları dikkate almış ve zahirenin fiyatına zam yaparak reayayı gözetip kollamıştır.

173 BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 19.
174 BOA, *D.BŞM.ORH*. Dosya nr. 12, vesika nr. 94.

Sefer sırasında sancak ve kazalardan satın alınacak zahire yerel idareciler tarafından kazalara paylaştırılmıştır. Fakat bu iş için görevlendirilen mübaşirler bazen kazaların hisselerine düşen zahireyi ayni teslim etmek yerine nakden tahsil etmişlerdir.

Bunun yanında kazalar bazen hisselerine düşen zahirenin tamamını karşılamamıştır. Özellikle ayni olarak karşılanması gereken zahirenin karşılanamayıp nakden tahsili gerektiğinde kaza hisselerine düşen miktarlar neredeyse yarı yarıya indirilmek zorunda kalınmıştır. Belgelerde "mümteni'mande" olarak belirtilen ve asıl hisseden düşülen miktarlar kazanın ödeyemeyeceği kısımdır. Örneğin Bayburt kazasının hissesine 4.000 somar arpa ve 12.000 batman un düşmüştür. Ancak arpanın 2.000 somarı ve unun da 4.000 batmanı mümteni'mande olarak belirtilmiş ve böylelikle bu miktarlar ilk istenen miktardan düşülerek kalan miktarın bedeli hesaplanmıştır.[175]

Satın alınan zahirenin nakliye ücretleri ile ilgili de bazı rakamlar ortaya koymak mümkündür. Böylelikle miri fiyatla satın alınan zahirenin nakliye dahil maliyetinin ne kadar olduğu yönünde bir fikir edinmek mümkün olacaktır. Nakliye ücretleri tespit edilirken yönetimin tavrı, en azından nakliye hayvanları için, kile başına bir fiyat belirlemekten yana olmuştur. Hatta bazı sancaklarda her deve veya beygir için bir ücret belirlenmek istenmişse de bu talepler kabul edilmemiştir.[176] Örneğin Diyarbekir'den satın alınan zahirenin Tatvan'a nakli için kile başına 50 akçe ücret belirlenmiştir.[177] Yine Gence Seferi hazırlıkları kapsamında Kars'tan nakliye dahil bir İstanbul kilesi arpanın 52,5 akçeye satın alındığı tespit edilmiştir. Kars'tan arpanın kilesinin nakliye hariç 30 akçeden satın alındığı hesaba katıldığında bir kile arpa için 22,5 akçe nakliye bedeli ödendiği anlaşılmaktadır.[178]

Zahire satın almak üzere görevlendirilen mübaşirler kazaların hisselerine düşen ve kadının ilâmıyla kayda geçirilen miktardaki buğday ve arpayı ayni olarak tahsil etmek yerine bedelini tahsil etmişlerdir. Nitekim aşağıdaki tabloda kazalardan buğday ve arpanın kile başına tahsil edilen bedelleri verilmiştir. Buna göre en yüksek bedel Kığı'dan tahsil edilmiştir.

175 Bu hesaba göre Bayburt'tan 2.000 somar arpa ile 8.000 batman unun bedeli tahsil edilmiştir. Bu da toplam 7.000 kuruş olarak hesaplanmıştır. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 60.

176 Tebriz'in ikinci kuşatması öncesinde yapılan sefer hazırlıkları kapsamında çevre sancaklardaki âyan ve hayvan sahipleri zahirenin Hoy-Tasuc'a naklinde kullanılacak her beygir için sekiz kuruş ve her deve için on üç kuruş ücret talep etmişlerdir. Ancak bu talepleri yüksek bulunarak kile başına bir fiyat belirlenmiştir.

177 BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 64.

178 BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 22.

Buğdayın kilesi 55 para, 165 akçe, arpanın kilesi 45 paradan, 135 akçe, hesaplanmıştır. Aynı dönemde buğdayın kilesinin 40 akçe ve arpanın kilesinin 20-25 akçeye reayadan satın alındığı düşünüldüğünde nakdi tahsilatta belirlenen fiyatların çok fahiş tutulduğu anlaşılıyor. Mübaşirler bu tutumlarıyla görevlerini kötüye kullanarak reayayı mağdur etmişlerdir.

Fakat reayanın mağduriyetinin giderilerek adaletin tecelli etmesi epey zaman almıştır. Meydana gelen olaydan beş yıl sonra teftiş için görevlendirilen kişi kadıların onayıyla reayanın mağduriyetini belgelemiştir. Bu olay aslında iki şekilde yorumlanabilir. Kötümser yorum; aradan beş yıl geçmiş olmasına rağmen reayanın sorunlarının çözülememiş olması Osmanlı Devleti'nde adalet mekanizmasının ne derece yavaş işlediğini göstermektedir. Ya da aradan beş yıl geçmiş olmasına rağmen olayın kapatılıp sümen altı edilmediği ve soruşturmanın devam ettirildiği şeklinde iyimser bir yorum da yapılabilir.

Tablo 2.6. Erzurum Eyaleti Kazalarından Tahsil Edilen Zahire Bedelleri[179]

Kaza	Buğday	Arpa
Bayburt	120 akçe	97,5 akçe
Kiğı	165 akçe	135 akçe
İspir	120 akçe	120 akçe
Kelkit	135 akçe	105 akçe
Şiran	135 akçe	105 akçe
Tortum	120 akçe	75 akçe

Nitekim H. 1136 senesinde Erzurum ve Karahisar-ı Şarkî kazalarından talep edilen zahireden 2.000 somar arpa ve 8.000 batman un Bayburt kazasından istenmiştir.[180] Kaza ahalisinin bu miktar arpa ve unu sağlayacak durumu olmadığından bedelleri ödenmiştir. Bu ödeme arpa için somar başına 2,5 kuruş iken un için batman başına 30 para olarak gerçekleşmiştir. Oysa daha önce aynı bölgeden bir somar arpa ve sekiz batman un birer kuruştan satın alınmıştır. Bu durumda zahire reayadan bedel olarak tahsil edildiğinde yaklaşık yüzde 250 oranında zamlı bir fiyat üzerinden ödeme

179 BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 244-45.
180 İlk paylaşımda 4 bin somar arpa ve 12 bin batman un olarak kaydedilmiş ancak bu miktar daha sonra aşağı çekilmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 60.

yapmaları beklenmiştir.[181] Hatta bazı kazalarda arpanın bir somarı için 4-4,5 kuruş bedel alındığı bile olmuştur.[182] Sonuç olarak reaya, sefer sırasında devletin kendilerinden talep ettiği zahireyi temin edemediğinde fahiş fiyatlarla zahirenin bedelini ödemek zorunda kalmıştır.

Görevliler

Ordunun iaşesi için gerekli olan zahirenin temininde nüzül eminleri ile mübaşirler görevlendirilmiştir.[183] Mübaşirler, seferin açılması için gereken miktardaki zahireyi hazırlamak, cephelere zahire akışını sağlamak ve zahire bedellerini reayaya ödemekle yükümlüdürler. Mübaşirler zahireyi zamanında yetiştiremez ve bunun sonucunda seferin ertelenmesi söz konusu olursa cezalandırılacakları ve hapse atılacakları aşikârdır.[184]

Osmanlı Devleti, seferler sırasında reayadan zahire satın alındığında zahire bedelinin reayaya peşin olarak ödenmesi hususunda oldukça titiz davranmış ve bu konuda reayanın herhangi bir şekilde mağduriyet yaşamaması için elinden geleni yapmıştır. Fakat özellikle sefer görevlilerinin ve taşradaki âyanın açgözlülüğü nedeniyle birtakım sorunlar yaşanmıştır. Zahire satın alınmasında karşılaşılan sorunlar savaş sonrasında defterlerin incelenmesiyle açığa çıkmaktadır. Özellikle Erzurum ve çevresindeki sancaklardan zahire satın alınması ve naklinden sorumlu olan Erzurum Gümrük Emini Osman Ağa'nın vefatından sonra masraf bilançosunun incelenmesi sonucunda ücret ilişkileri daha açık olarak ortaya çıkmaktadır. H. 1137-38/M. 1724-25 senelerinde sancaklardan zahire satın almakla görevli olan bazı kişilerin zimmetlerinde çeşitli miktarlarda paraların kaldığı tespit edilmiştir. Bunun yanında reayadan mübaşiriye, hizmet ve ondalık adı altında herhangi bir hukuki dayanağı olmayan ücretler tahsil edilmiştir.[185] Üstelik her kazadan farklı ücret alınmıştır. Mübaşirlerin merkezin haberi olmaksızın almış oldukları bu ücretler görevlilerin aymazlığını ortaya koyması açısından son derece önem taşımaktadır. Öyle ki mübaşiriye bedelleri 100 kuruş ile 415 kuruş arasında değişmiştir.[186] Hatta bazı mübaşirler reayanın ayni olarak kendilerine teslim ettikleri zahirenin bir kısmını da kendileri için saklamıştır.[187]

181 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 60.

182 BOA, *MAD*, 3375, s. 61. Gevanis Kazası'ndan 600 somar arpanın beher somarı için 4,5 kuruş ücret ve unun üç batmanı için bir kuruş tahsil edilmiştir.

183 Örneğin Tebriz cephesi Nüzül Emini İbrahim Ağa'dır. Bkz. BOA, nr. *MAD*, 3740.

184 BOA, *C.AS.*, nr. 14579.

185 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 60-61.

186 Mübaşiriye ve hizmet adı altında; Bayburt'tan 415, Kelkit'ten 100, Gevanis'ten 250, Şiran'dan 100 ve Ardahan kazası ahalilerinden 285 kuruş ücret tahsil edilmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 61.

187 BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 24.

Erzurum gümrüğü ile ilgili kayıtlar incelendiğinde göze çarpan en dikkat çekici nokta Erzurum'a bağlı sancaklardan zahire satın almakla görevli olan memurların dönemin geçerli ölçütü olan 10'a 12 hesabından fazla bedel talep etmiş olmalarıdır. Bu hesap; mübaşirlerin satın aldıkları her 10 kile için hizmet bedeli olarak 12 akçe ücret almaları şeklinde açıklanabilir. Dolayısıyla bu oranların sürekli değiştiği görülmektedir. Mesela İspir'den H. 1137-1138 senelerinde zahire satın alınması esnasında Bekir Paşazâde Numan Bey İspir halkından 10'a 15'ten fazla bedel tahsil etmiştir.[188] Keza Pasin kadısının ilamında, ayni zahire satın alan Hasankale Mütesellimi Halil Ağa'nın da ondalığı fazla oranda tahsil ettiği anlaşılmaktadır.[189]

Zahireye ödenen fiyatların genellikle miri fiyatlar olduğu bilinmektedir. Çünkü yüz yıl öncesindeki İran savaşlarında bir kile arpaya ödenen fiyat ile 100 yıl sonra ödenen miktar aynıdır. Dolayısıyla piyasa fiyatı ile arasında oldukça fark görünmektedir. Belirlenmiş olan fiyatın farkında olan İstanbul, satın alma işlemlerinde üreticinin zarara uğratılmaması hususunu defalarca dile getirmiştir.[190] Özellikle de üreticinin paralarının zamanında ve eksiksiz olarak ödenmesi üzerinde durulan başlıca meselelerdendir. Yönetimin bu denli titizlik göstermesine rağmen savaşın bitmesinden üç yıl sonra bile hâlâ reayaya ödenmeyen paralarla ve zimmetine para geçiren görevlilerle ilgili devam eden davalara rastlanmıştır.

Öte yandan zahire temininde olası aksaklıkları önlemek için yönetim birtakım tedbirler de almaktaydı. Bunların başında yerel idarecileri uyarmak ve bir anlamda gözdağı vermek gelmektedir. Hatta daha da fazlası onları kalebentlikle tehdit etmektedir.[191] Böylelikle reaya, âyan ve taşradaki idarecilerin üzerinde devletin otoritesi ve kontrolü hissettirilmiştir. Üstelik idareciler bu kişilerin cezalarının yerine getirildiğine dair merkeze bilgi vermekle de yükümlüydüler.[192]

Depolama

Osmanlı Devleti'nde, olası bir sefere hazırlıklı olabilmek ve ordunun hareket kabiliyetini artırmak için sefer güzergâhı üzerinde zahire ambarları kurulmuş ve bu ambarların yılın her mevsiminde dolu kalmasına özen gösterilmiştir. Bu nedenle Anadolu'da Trabzon, Erzurum, Bayburt,

188 BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 31.
189 Pasin ahalisi Erzurum'a gelerek Hasankale mütesselliminin 10'a 12 hesabından fazla miktarda ondalık alması dolayısıyla şikâyetçi olmuşlardır. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 32.
190 BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 19.
191 BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 342.
192 BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 19.

Van, Diyarbekir, Sivas gibi birçok şehirde ambarlar mevcut olup bu ambarlar 17. yüzyıldaki Şark seferlerinde kullanılmışlardır.[193]

18. yüzyıl başlarındaki İran seferlerinde de ordunun ihtiyaçları doğrultusunda satın alınan zahire gerek tedbir amaçlı olarak gerek nakliye vasıtalarının yetersiz kalması veya mevsim koşulları gibi etkenler dolayısıyla ambarlarda depolanmıştır. Zira olası ihtiyaçlar göz önünde bulundurularak tedbir amaçlı depolama Osmanlı sefer organizasyonunda sıkça rastlanılan bir durumdur. Organizasyonda görevli memurlar devletin sefer politikası kapsamında ordu henüz sefere çıkmadan güzergâh üzerindeki ambarları zahire ile doldurmaktaydılar. Özellikle de seferin yapıldığı mevkinin hemen gerisindeki ambarlara zahire stoklanmaktaydı. Örneğin 1725 yılı Şubat başlarında Osmanlı ordusu henüz Gence Seferine çıkmamışken Tiflis'te zahire stoklamak üzere Tiflis, Kars ve Çıldır eyaletlerinden zahire satın alınmaya başlanmıştır.[194] Bunun yanı sıra yeni fethedilmiş kalelerin savunulmasında görevlendirilen askerlere kış boyunca yetecek zahire de civar kazalardan satın alınarak ambarlarda stoklanmıştır.[195]

Daha önce de belirttiğimiz üzere zahire mümkün olduğunca sefer güzergâhına yakın kalelerde depolanmış ve ihtiyaç doğrultusunda buralardan sevk edilmiştir. Örneğin Kars Kalesi bu ambarlardan biridir. Seferlerin yönü dolayısıyla cephelerin hemen ardında kalan Kars Kalesi'nde sık sık zahire depolanmıştır.[196] Yine 17. yüzyıldaki Şark seferlerinde de üs vazifesi görmüş olan Erzurum Kalesi'nde de 200.000 kile kapasiteli bir ambarın bulunduğu belirtilmektedir.[197]

Zahirenin ambarlanmasından sorumlu olan görevlilerin başında ambar emini gelmektedir. Bundan başka gümrük emini, yeniçeri ağası ve diğer idareciler de bu iş için görevlendirilmişlerdi.

İran seferlerinde iklim şartları nedeniyle zahirenin nakledilebileceği gün sayısı oldukça sınırlıydı. Çünkü kışın erken bastırması ve kar yağışları ulaşımı olanaksız hale getirmekteydi. Bu durumda yollar açılıncaya kadar eldeki zahire mecburen depolanmalıydı. Ancak zahirenin depolanması

193 İşbilir, *a.g.t.*, s. 33-34.
194 "evvel-i baharda Gence ve Şirvan taraflarına gidecek asâkir-İslâm içün Tiflisde mevcûd-u ambar ittirilmek üzere serasker-i vezîr-i mükerrem Ahmed Paşanın tertîb iylediği üzere Çıldır eyaleti ve Tiflis eyaletine tabi bazı sancaklardan yüz on dört bin kile şaîr ve kırk beş bin yüz elli kile dakîk ve hınta mübâyaa olunmak üzere fermân olunmuşdur..." Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 226.
195 Yeni fethedilen Tiflis ve Göri kalelerindeki Osmanlı askerlerinin kış mevsiminde zahire sıkıntısı yaşamaması için bir yıllık ekmek ve arpa tayinatları için gereken arpa ve un satın alınıp ambarlarda depolanmıştır. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3598, s. 69.
196 BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 308.
197 İşbilir, *a.g.t.*, s. 34.

için ambarların fiziksel durumlarının elverişli olması gerekmekteydi. Kısacası ambarlar hem yeterli kapasiteye sahip olmalı hem de fiziksel açıdan sağlam olmalıydı. Fakat seferler esnasında kuzeydeki en önemli lojistik üs olan Trabzon'da mevcut kale ve mahzenlerin kapasiteleri hiç de yeterli değildi. Bu durumda eldeki zahirenin bahara kadar bozulmadan muhafaza edilebilmesi için yeni ambar ve mahzenlere ihtiyaç vardı. Bu doğrultuda Trabzon'daki Çömlekçiler Mahallesi'nde, Çavuşiçi ve gümrük civarıyla Bolotna'daki mahzenler, kahvehaneler, kiremit ocakları, evler, fırınlar ve dükkânlar ambar olarak kullanılmıştır.[198]

Daha önce de belirttiğimiz üzere İran seferlerinde Osmanlı ordusunun ihtiyacı kapsamında Karadeniz ve Tuna civarından satın alınan zahire doğrudan Trabzon İskelesi'ne ulaştırılmış ve seferler boyunca iskele bir üs vazifesi görmüştür. Fakat sefer süresince bazen ihtiyacın çok üzerinde zahire gelmiştir. Bu durumda cephelere gönderilse dahi eldeki zahirenin tamamının nakledilmesi mümkün olmadağından zahire sonraki seneye kadar ambarlarda muhafaza edilmeliydi. Ancak Trabzon'un deniz kıyısında olması dolayısıyla kışın rutubet artacağından ambarlardaki zahire bozulabilirdi. Çare olarak eldeki zahirenin Ağaçbaşı gibi daha iç bölgelerde stoklanması için hazırlıklar başlatılmıştı.[199]

Bunun yanı sıra zahirenin ambarlarda bozulmasının önüne geçebilmek için henüz satın alma aşamasında mümkün olduğunca yeni hasat tercih edilmiştir. Nitekim seferler sırasında sancaklara gönderilen emirlerde bazen bu hususa vurgu yapılmış ve satın alınacak zahirenin yeni mahsülden olmasına dikkat çekilmiştir. Örneğin 1724'te Diyarbekir'den Tatvan'a nakledilecek zahire özellikle yeni mahsulden satın alınmıştır.[200]

Fakat alınan tüm önlemlere rağmen bazen zahirenin bozulmasının önüne geçilememiştir. Bu durumda zahirenin mümkün olduğunca hızlı bir şekilde tüketilmesinin yolu aranmıştır. Çözüm için birkaç alternatif vardı: Peksimet yapmak, fırınlara dağıtmak ve ödenecek taşıma ücretleri mukabilinde nakliyecilere eldeki bu zahireden vermek. Son olarak reaya devreye sokulmuş ve zahire piyasa fiyatından reayaya satılmıştır.[201] Sefer organizasyonunda bu kadar fazla zahirenin satın alınıp iskelelere ve ambarlara sevk edildiği düşünüldüğünde bu türden hadiselerin yaşanması olağandır. Nite-

198 Bunlar için 350 kuruş ücret ödenmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 128-129.

199 BOA, *MAD*, nr. 3598, s. 384-385.

200 BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 15.

201 Sivas Eyaleti'nden 1724'te satın alınan 60 bin kile zahirenin bir kısmı kış mevsimi dolayısıyla nakledilememiş ve Erzurum ile Sivas arasındaki bir bölgede bulunan ambarlarda kalmıştır. Kalan zahirenin bozulmaması için miri fiyatla reayaya satılarak elde edilen paranın gönderilmesi emredilmiştir. BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 8; 3606, s. 405.

kim 17. yüzyıldaki Şark seferlerinde de ambarlarda çürümeye yüz tutmuş zahire benzer tedbirlerle elden çıkarılmaya çalışılmıştır.[202]

Trabzon'dan başka zahirenin depolandığı yerler; Beşiri, Koçhisar,[203] Nusaybin, Tatvan, Edremit,[204] Van ve Kars'tır. Bu depolar genellikle Diyarbekir ve Mardin taraflarından satın alınan zahirenin Tebriz'e naklinin sağlandığı güzergâh üzerinde bulunmaktadır. Mardin'den satın alınan zahire Koçhisar ambarlarında, Diyarbekir'den satın alınan zahire, Tatvan İskelesine nakli öncesinde, Beşiri'de depolanmıştır.

Tablo 2.7. Van Gölü Etrafındaki Ambarlar[205]

Ambarlar	Zahire (Kile)
Erciş	37.000
Tatvan	44.080
Adilcevaz, Ahlat ve Karmuş	19.954,5
Norşin	12.724,5
Toplam	113.759

Bunun yanı sıra yukarıdaki tabloda da görüldüğü üzere Van Gölü etrafındaki Tatvan, Ahlat, Adilcevaz, Edremit, Erciş, Hoşab, Karmuş ve Norşin'de ambarlar mevcut olup civardan satın alınan zahire bu ambarlarda depolanmıştır.[206] Bunun yanında Van-Tebriz güzergâhındaki Erçek'te de zahire depolanmıştır.

Kirmanşah ve Hemedan seferlerinde zahirenin depolanması ile ilgili diğer cephelerde olduğu gibi kaynaklarda ayrıntılı bilgiler yer almamaktadır. Yalnız birkaç yazışmada buradaki iki önemli şehirden bahsedilmektedir. Bunlar: Musul ve Bağdat'tır. Musul ve civarında ambarlar olup[207] zahire ve mühimmat burada depolanırken Bağdat'ta bu işlemler için kale kullanılmıştır.

202 İşbilir, *a.g.t.*, s. 34.
203 BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 217.
204 Van Gölü'nün doğu kıyısında Van'a 15 km mesafede bulunmaktadır.
205 BOA, *KK*, nr. 6716, s. 8; BOA, *D.MKF.* nr. 28464, s. 3.
206 BOA, *D.MKF*, nr. 28464, s. 3. Erciş'te 3.700 kile, Tatvan'da 44.080 kile, Adilcevaz, Ahlat ve Karmuş'ta 19.954,5 kile, Norşin'de 12.724,5 olmak üzere toplamda 113.759 kile zahire depolanmıştır.
207 *BŞS*, nr. 720, s. 23.

Üçüncü Bölüm

SİLAH VE MÜHİMMAT

Silah ve mühimmat ordunun teknik donanımını ve taarruz gücünü oluşturan en önemli unsurdur. Dolayısıyla seferlerde asker ve zahire ile birlikte başat rol oynamaktadır. Zira öngörülen silah ve mühimmat tamamlanmadan ordunun sefer için hareket etmesi mümkün değildi. Gence ve Şirvan'ın fethi için serasker tayin edilen Mustafa Paşa'ya İstanbul'dan gelen emirde cebehane ve tophane mühimmatı tamamlanmadan orduya hareket emri vermemesi özellikle vurgulanmıştır.[1]

Osmanlı Devleti'nde silah ve mühimmat İstanbul'da Cebehâne-i Âmire ile Tophâne-i Âmire'de imal edilmekteydi. Ordu henüz sefer yürüyüşüne başlamadan bu tesislerde üretim faaliyetlerine hız kazandırılarak sevk edilecek silah ve mühimmat hazırlanmaktaydı. Özellikle uzun süren kuşatmalarda İstanbul ile cephe arasında silah ve mühimmat sevkiyatının devamı bir zorunluluktu. Çünkü bu aşamada yaşanacak olası gecikmeler cephedeki ordunun zor durumda kalmasına neden olabilirdi.

Bu bölümde, öncelikle Osmanlı Devleti'nin doğu sınırındaki garnizonlara, kalelere, silah ve mühimmat sevkiyatı hakkında kısaca bilgi verilecektir. Sonrasında harekât kararı ile birlikte silah ve mühimmat imali için gereken hammaddenin temini kapsamında yapılan organizasyon ve bunun taşra ile bağlantıları incelenecektir. Ayrıca sevk edilen silah ve mühimmatın neler olduğundan kısaca bahsedildikten sonra sevkiyata ve bu konuda karşılaşılan sorunlara değinilecektir.

Sınır Kalelerinin Güçlendirilmesi

Sınır boylarındaki kaleler, güvenliğin sağlanması ve olası bir harekâtta lojistik destek üssü olmaları itibarıyla stratejik bir öneme sahiptirler.[2] Sefer hazırlıkları kapsamında öncelikle sınırdaki kaleler tahkim edilmekteydi. Osmanlı Devleti'nin hem batı hem doğu seferlerinde bu tür hazırlıkları görmek mümkündür.

İran harekâtı öncesinde sınır kalelerinin güçlendirilmesi konusunda neler yapılmıştır? 1722'de Afganların isyanı ve başkent Isfahan'ı kuşatmaları Osmanlı sarayında çok yakından takip edilmiştir. Meydana gelen bu gelişmelerden sınır boyundaki valiler aracılığıyla İstanbul anbean haberdar

1 BOA, *C.AS.*, nr. 4981.
2 M. Yaşar Ertaş, "Osmanlı Devleti'nde Sefer Organizasyonu," *Osmanlı*, VI, Ankara, 1999, s. 590.

edilmiştir.[3] Osmanlı Devleti Safevî ülkesindeki bu kaosun doğu sınırındaki kale ve şehirleri tehdit etme ihtimalini göz ardı etmek istemiyordu. Bu nedenle öncelikli olarak doğu sınırındaki Erzurum, Kars ve Van kaleleri ile Bağdat Kalesi'nin tahkimi için hazırlıklara başlanmıştır. Zira doğu sınırındaki kaleler daha önceki Osmanlı-İran savaşlarında da tahkim edilmiş ve lojistik üs olarak kullanılmışlardır.[4] Aradan geçen sürede, özellikle Kasr-ı Şirin Anlaşmasından sonra, iki devlet arasında ciddi sorunların yaşanmaması nedeniyle sınırdaki bu kalelerde birtakım eksikler meydana gelmiş olmalıdır. Zira 1722'teki yazışmalardan doğu sınırındaki kalelerde cebehane ve mühimmatın son derece yetersiz olduğu anlaşılmaktadır.[5]

Seferler öncesinde tedbir amaçlı olarak doğu sınırında başlatılan bu hazırlıkların merkezi Cebehâne-i Âmire ile Tophâne-i Âmire'dir. İlk sevkiyat Van Kalesi'ne yapılmıştır.[6]

Bundan başka Gümüşhane'den 250 kantar kurşun, Erzurum'dan 250 kantar demir ve yine Erzurum Kalesi'nden 5.000 adet yuvarlak gönderilmiştir. Van Kalesi'nin donanımını artırmak amacıyla kolları sıvayan İstanbul, tespit edilen eksiklikler doğrultusunda hazırlanan mühimmatı gemilerle önce Trabzon İskelesi'ne ardından Erzurum üzerinden Van Kalesi'ne ulaştırmıştır.[7]

Bunun yanında Van Kalesi'nin kendi kendine yeterliğini sağlamak için burada cebehane ve tophane kurulması için de çaba sarf edilmiştir.[8] İlk adımda kalede barut imali için girişim başlatılmış ve bu kapsamda İstanbul'dan barutçular ve gerekli malzemeler gönderilmiştir.[9] Van Kalesi'nin İstanbul'la mesafesi, mevsim şartları ve bölgenin topografyası göz önünde bulundurulduğunda bu oldukça pragmatik bir çözümdür.

3 Padişah sınır boylarındaki valilere emirler göndererek Safevî Devleti'nin içinde bulunduğu durum hakkında bilgi almaktaydı. Bkz. Küçük Çelebizâde İsmail Âsım, s. 62-63.

4 Ömer İşbilir, "Savaş ve Bölgesel Ekonomi: İran Savaşlarında Doğu Karadeniz ve Doğu Anadolu," *OTAM*, Sy. 21, 2007, s. 19-40.

5 BOA, *MAD*, nr. 3288, s. 48.

6 Barut 500 kantar, fitil-i mısri 30 kantar, tüfenk ma silah 250 adet, kazma ma kabza 1.000 adet, kılıç 250 adet, balta100 adet, balta-yı macari 100 adet, keçe-yi sargu 500, urgan-ı seyishane 250 çift, garar-ı çalpare 10 çift, maden-i humbara-yı dest 2.000, mahlut? humbara-yı dest 2.500, ahen kürek 30 çift, külüng-i ferhadi ma kabza 20, külüng-i yapağı ma kabza 20, varya ma kabza 10, ahen küskü 10, ahen kama 10, ahen makara 5, ağaç makara kebir 10, kese-i barut 200, kavsâle-i sergi 5, kurşun 50 kıyye, bıçkı 2, poladi keser ma kabza 10, tabe-i kurşun 10, çelik 20 kıyye, kağıd hartuc 100 deste, tıpa-yı humbara 1100. BOA, *MAD*, nr. 3288, s. 47-48.

7 BOA, *MAD*, nr. 3288, s. 47-48.

8 16. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Van Kalesi'nde top dökülmekte hatta çevre kalelere de top ve yuvarlak sevk edilmekteydi. Bkz. Salim Aydüz, *Tophâne-i Âmire ve Top Döküm Teknolojisi*, TTK, Ankara, 2006, s. 72.

9 BOA, *MAD*, nr. 3288, s. 49.

Doğu sınırındaki bir diğer önemli kale Erzurum'dur. Erzurum Kalesi 16. ve 17. yüzyıllarda Safevîler'e karşı yapılan seferlerde üs vazifesi görmüştür.[10] Haliyle bu süreçte zaman zaman kale tahkim edilmiştir.[11] Üstelik Erzurum Kalesi'nde faal bir cebehane de mevcuttur. 1722'de Isfahan'daki gelişmeler dolayısıyla Van Kalesi'nde olduğu gibi Erzurum Kalesi'nin tahkimi için de birtakım çalışmalar başlatılmıştır. Kalenin onarılması için Erzurum Gümrüğü'nden nakit para sevk edilerek masraflar karşılanmıştır.[12]

Osmanlı Devleti'nin bir diğer sınır kalesi Bağdat'tır. Bağdat Kalesi Osmanlı-Safevî savaşlarında sürekli tehdit altında olması dolayısıyla tahkim edilmesi gereken öncelikli kalelerden biridir. Zira 1623'te Bağdat Safevîlerin eline geçmişti. Bu tehlikenin farkında olan devlet kaleyi daima tahkim etmek zorundaydı. Hele 1722'deki kargaşa ortamında bu husus daha bir ehemmiyet taşıyordu. Bu süreçte Bağdat Valisi Hasan Paşa'nın kalenin onarıma ihtiyacı olduğuna dair dilekçesi doğrultusunda kalenin keşfi yapılmış ve gerekli onarımın yaptırılması için paşaya 50 bin kuruş havale edilmiştir.[13]

Doğu sınırında bu gelişmeler yaşanırken Rusya'nın 1722 Temmuz'unda Hazar harekâtına girişmesi dolayısıyla Osmanlı Devleti Karadeniz'in doğusunda tedbirlerini artırmak zorunda kalmıştır. Bunun için Osmanlı- Rus rekabetinde stratejik öneme sahip Azak Kalesi[14] öncelikli olmak üzere birçok kalede bir dizi tedbir hayata geçirilmiştir. Bu yönde atılan ilk adım Azak Kalesi'nin onarılması ve güçlendirilmesidir. Hatta bu tedbirlerle bağlantısı var mıdır bilinmez ama Vidin, Hotin ve Niş kaleleri de onarılmış ve elden geçirilmiştir.[15] Hemen sonrasında kaleye diğer kalelerden asker takviye edilerek hazırlıklar devam ettirilmiştir.[16]

10 Selanik-i Mustafa Efendi, *Tarih-i Selaniki*, Haz. Mehmet İpşirli, TTK, Ankara, 1999; *Topçular Kâtibi Abdülkadir (Kadrî) Efendi Tarihi* (Metin ve Tahlil), Yay. Haz. Ziya Yılmazer, I, TTK, Ankara, 2003; Oğuzhan Yüce, *59 Numaralı Mühimme Defterinin Özetli Transkripsiyonu ve Değerlendirmesi*, Yüksek Lisans Tezi, Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum, 2007.

11 Bu dönemde hem Erzurum hem Kars kaleleri tamir ve tahkim edilmiştir.

12 BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 131, s. 28.

13 BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 131, s. 84.

14 Fatih döneminde Kefe'yle birlikte ele geçirilen Azak Kalesi, 1637'de Kazakların eline geçinceye kadar Osmanlı Devleti'nde kalmıştır. 1642'deki Azak Seferiyle yeniden Osmanlı sınırlarına dahil edilen kale 1700 İstanbul Anlaşmasıyla Rusya'ya bırakılmıştır. 1711 Prut Savaşı sonrasında ise kale yeniden Osmanlı Devleti'nin eline geçmiştir. Bkz. Mustafa L. Bilge, "Azak," *DİA*, IV, İstanbul, 1991, s. 300-301.

15 BOA, *Mühimme Defteri*, Nr . 130, s. 429-432.

16 Kale-i Cedid muhafazasında bulunan bir grup asker Azak Kalesi'ne sevk edilmişlerdir. Bkz. BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 130, s. 432.

Seferde Kullanılan Silahlar

Seferde kullanılan başlıca silahlar; top, tüfek, kılıç, ok ve yaydır. İran Seferinde tophanede dökülen topların sayısını tam olarak kestirmek mümkün değildir. Fakat dökülen topların çeşitleriyle ilgili hem Tophane-i Âmire kayıtlarında hem de sefer ile ilgili defterlerde bilgi bulmak mümkündür. Bu kapsamda sefer süresince, şahi,[17] kebir top, balyemez,[18] havan-ı kebir[19] ve havan-ı sagir toplarının döküldüğü tespit edilmiştir. Havanlar değişik çaplarda olmaktaydı. Örneğin Revan kuşatmasında 45, 35 ve 25 çaplarında havanlar kullanılmıştır.[20]

Tablo 3.1. Tophanede Dökülen Bazı Topların Özellikleri[21]

Adet	Kebir top (Kıyye)	Adet	Havan topu çap
2	14	1	120
2	11	1	85
3	9	2	45
3	7	2	32
2	5	-	-

Sefer sırasında tophanede değişik ağırlık ve ebatlarda toplar dökülmüştür. Bunlarla ilgili olarak yaptığımız araştırmada bazı ölçülerdeki topların tophanede mevcut olmadığı anlaşılmıştır. Zira bu topların diğerlerine nazaran nispeten daha hafif toplar olduğu tespit edilmiştir. Çünkü sefer topu olarak belirtilen ve muhtemelen cepheden talep edilen bu toplar 11 ila 14'er kıyye ve 16'şar karış olarak sipariş edilmişlerdir.[22] Kısacası bu topların

17 Şahi, darbzen toplarının en çok kullanılan türü olup miyaneden büyük darbzen-i büzürgden küçüktür. Ağırlıkları 5-6 kantar, gülleleri ise bir iki okka civarındadır. Bkz. Salim Aydüz, *Tophâne-i Âmire ve Top Döküm Teknolojisi*, s. 378-379.

18 Osmanlılar tarafından özellikle kale kuşatmalarında sıklıkla kullanılan uzun menzilli bir top olup ismi ve menşei ile ilgili farklı görüşler mevcuttur. Balyemezin gemilerde ve kalelerin savunulmasında da kullanıldığına dair bilgiler bulunmaktadır. Bkz. M. Zeki Pakalın, *OTDTS*, I, s. 157; H. J. Kissling, "Balyemez," *EI²*, I, Leiden, 1986, s. 1007-1008; Midhat Sertoğlu, *Osmanlı Tarih Lûgatı*, İstanbul, 1986, s. 33; Salim Aydüz, *a.g.e.*, s. 352-360.

19 Osmanlılar havanı top kabul etmekte olup hevayî top ismiyle anarlardı. Havan, atış açısı büyük, kale ve mevki savaşlarında görülmeyen hedefleri vurmada kullanılan dik mermi yollu bir silahtır. Havanların boyları kısa ve barut ihtiyaçları azdır. Bu toplar hem tunç hem de demirden yapılmaktaydı. Havanlar humbara denilen içi boş demir veya tunçtan yapılan gülleler atmaktadır. Bkz. Salim Aydüz, *a.g.e.*, s. 403-407.

20 BOA, *D.BŞM.ERG.* Dosya nr. 4, vesika nr. 107.

21 BOA, *MAD*, nr. 10317, s. 6.

22 BOA, *MAD*, nr. 10317, s. 4.

ağırlıkları yaklaşık 14 ila 18 kg. olacaktır. Bunun yanında aynı tarihlerde tophanede havan topunun da yetersiz olduğu ortaya çıkmıştır.[23] Aslında yalnızca bu iki örnek bile sefer dolayısıyla cepheye ne denli top sevkinin yapıldığını göstermektedir. Aynı zamanda bu örnek havan topunun İran Seferinde çokça kullanıldığının da bir göstergesidir.

Topların büyük bir kısmı Tophâne-i Âmire'de dökülmüştür. Bunun yanında kuşatma esnasında metriste ve kalelerde dökülen toplar da yok değildir. Örneğin Hemedan kuşatması sırasında metriste büyük bir top dökülmüş ve bunun için 976,5 kuruş masraf yapılmıştır.[24] Keza Tiflis, Revan ve Kirmanşah kalelerinin ele geçirilmesinden sonra da bu kalelerde top dökülmesi için gerekli fiziki ve teknik altyapının oluşturulmasına başlanmıştır. Fakat bu noktada büyük ölçüde merkeze bağlı kalınmıştır. Kalelerde top dökülmesi için gereken demir, kalay gibi madenlerden, kullanılacak olan malzemelere ve top dökümünde çalışacak ustalara kadar tüm donanım İstanbul'dan temin edilmiştir.[25] Örneğin Revan Kalesi'nde top dökülmesi için 100 kantar kalay ile 200 kantar demir ve toplam 64 nefer olan dökücü, berdahtçı, kürekçi, kazgancı ve sair ustalar ve işçiler İstanbul'dan gönderilmiştir.[26]

Bunun yanı sıra cephedeki ihtiyaçlar dolayısıyla doğu sınırındaki bazı kalelerden de cephelere top sevk edilmiştir. Bu kapsamda Kars Kalesi'ndeki 15 kıta şahi top ile Erzurum Kalesi Tebriz Kapısı'nda bulunan 10 kıta balyemez top Revan Seraskeri Ahmed Paşa'nın yanına nakledilmiştir.[27]

Gerek tophanede imal edilen gerekse kalelerde mevcut olan topların cephelere sevki için kundaklara ihtiyaç vardır. Tophanede imal edilen toplar cephelere genellikle kundaklarıyla birlikte nakledilmişlerdir. Hatta olası aksilikler göz önünde bulundurularak her iki üç top için birer yedek kundak yapılmıştır. Bunun yanı sıra cephelere/kalelere sadece kundak gönderildiği de olmuştur.[28] Zira kundakların zamanla yıpranması ve kalelerde top dökülmesi dolayısıyla kundağa ihtiyaç duyulması doğaldır.

Öte yandan şunu belirtmekte fayda vardır. Kundak, tekerlek ve koşum takımlarının tamamı tophanede imal ediliyordu.[29] Bu nedenle çoğu

23 "Mevcûd-u tophâne olub sefer takımı olan havanlar şimdiye değin İran seferine gönderilüb hâlâ mevcûd-u tophâne havan kalîl olmağla müceddeden birkaç kıt'a havan dökdürülmesi muktezî olduğu ma'lum olmağla..." Bkz. BOA, *MAD*, nr. 10317, s. 4.

24 BOA, *D.BŞM*, nr. 1494, s. 13.

25 BOA, *MAD*, nr.3288, s. 226; nr. 10317, s. 15, 43; *D.BŞM*, nr. 1494, s. 5.

26 BOA, *MAD*, nr. 10317, s. 15.

27 BOA, *Mühimme Defteri*. nr. 131, s. 297, *MAD*, nr. 3598, s. 169.

28 BOA, *MAD*, nr. 10317, s. 6, 10.

29 BOA, *AE. III. Ahmed*, nr. 12770.

mühimmatta olduğu gibi cepheler bu konuda da İstanbul'a bağımlıydılar. Cephelere seferler boyunca sürekli mühimmat sevki tophanedeki depolarda kundak, tekerlek ve sair mühimmat stokunda azalma meydana getirmiştir. Bu minvalde Sakarya ve İznikmid civarından 6.850 kıt'a kereste kesilip gemilere yüklenerek tophaneye ulaştırılmıştır.[30]

Bu kategoride ele alacağımız bir diğer ateşli silah tüfektir. Tüfek, 15. yüzyılın ilk yarısından itibaren Osmanlı ordusunda kullanılmaya başlanmış özellikle II. Murad dönemindeki Macar seferlerinde ön plana çıkmıştır. İstanbul'un fethinden sonra diğer ateşli silahlar gibi tüfek de artık savaşlarda ve kale kuşatmalarında kullanılır hale gelmiştir. 16. yüzyıla gelindiğinde ise tüfeğin devlet eliyle imali ve kullanılması artmıştır.[31] Seferde kullanılan tüfeklerle kurşun ve sair malzemeler yeniçerilere cebeci ocağı tarafından dağıtılmaktaydı. Fakat yeniçeriler devlet tarafından dağıtılan tüfekler yerine kendilerinin özel olarak tedarik ettikleri tüfekleri kullanmaktaydılar.[32]

İran seferlerinde İstanbul'dan cephelere gönderilen silahlar arasında tüfekler de bulunmaktaydı. Tüfeklerin sayısı her partide farklı farklıdır. Örneğin 1724 yılı Nisan/Mayısında İstanbul'dan Trabzon'a diğer sefer mühimmatı ile birlikte 1.000 tüfek ile 1.000 silah ulaştırılmıştır.[33] Cephelerde askerlerin kullanmış olduğu tüfeklerin bakım ve onarımı için İstanbul'dan tüfekçi, tabancacı ve tüfek falyecileri gönderilmiştir.[34]

Kılıç, ok ve yaylar ise bu kategori dışında değerlendirilecek olan ateşsiz silahlardandır. Türkler tarafından öteden beri kullanılan kılıç Osmanlı ordusunda da işlevselliğini korumuştur.[35]

18. yüzyıl başlarındaki İran seferlerinde bile Cebehâne-i Âmire'den cephelere ulaştırılan silah ve mühimmat arasında kılıç bulunmaktadır. Kılıç, savaş devam ederken doğrudan cephelere ulaştırıldığı gibi Trabzon Kalesi'nde hazır bulunması ve yeni ele geçirilen kalelerin savunulması için de gönderilmiştir. Hatta bazen tüfekle aynı sayıda kılıç cepheye ulaştırılmıştır. Üstelik seraskerin bizatihi kılıç ve tüfek istemesi kılıcın tüfekle birlikte

30 Bu miktar kereste için 572.300 akçe kereste bahası ve 125.100 akçe navl ücreti olmak üzere toplam 697.400 akçe/5811,5 kuruş masraf yapılmıştır. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 10317, s. 23.

31 Mücteba İlgürel, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Ateşli Silahların Yayılışı," *İÜEF Tarih Dergisi*, (Ord. Prof. İ. Hakkı Uzunçarşılı Hatıra Sayısı), İstanbul, 1979, s. 301.

32 İ. Hakkı Uzunçarşılı, *Kapıkulu Ocakları*, I, s. 366.

33 BOA, *MAD*, nr. 3288, s. 74.

34 Bu tüfekçi neferlerine harcırah verilmiş ve bir aylık ücretleri de peşin olarak ödenmiştir. Örneğin Revan'a 1724'te altı nefer tüfek falyecisi ile beş nefer tüfekçi gönderilmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3288, s. 70, 154; nr. 3606, s. 190.

35 Kılıç; kabza, balçak, namlu ve kın olmak üzere dört bölümden meydana gelmektedir. Bkz. T. Nejat Eralp, *Tarih Boyunca Türk Toplumunda Silâh Kavramı ve Osmanlı İmparatorluğunda Kullanılan Silâhlar*, Ankara, 1993, s. 57-71.

kullanılmaya devam ettiğini göstermektedir. Örneğin, Gence'yi ele geçiren Serasker Mustafa Paşa bölgenin korunması için kılıç ve tüfeğe ihtiyacı olduğunu bildirmiş ve bu doğrultuda 1.000 kılıç ile 1.000 tüfek gönderilmiştir.[36]

Savaş boyunca cephelerin ihtiyaçları dikkate alınarak yapılan sevkiyatta tüfekle birlikte ok ve yay da yer almıştır.[37] Osmanlı ordusunda ok genellikle piyade ve süvariler tarafından kullanılmıştır.[38] İran seferlerinde de cephelere sevk edilen silahlar arasında ok ve yay mevcuttur. Kayıtlarda iki çeşit ok ve yay göze çarpmaktadır. Oklar tir-i tatarî ve tir-i İstanbûli; yaylar ise keman-ı tatarî ve keman-ı İstanbulîdir.[39] Örneğin 1724 yılı eylülünde Revan cephesine gönderilmek üzere İstanbul'dan gemi ile sevkedilen mühimmat arasında 5.000 tir-i tatari ile 5.000 tir-i İstanbulî yer almaktadır. Yine 1724 Ekiminde İstanbul'dan Trabzon İskelesi'ne 5.000 tir-i tatarî ile 2.270 adet tir-i İstanbulî gönderilmişken yine 1725 Temmuzunda 5.000 tir-i tatarî ile 3.000 tir-i İstanbulî gönderilmiştir.[40] Bu örneklerden de anlaşıldığı gibi ok 1720'li yıllarda Osmanlı ordusunda halen kullanılmaktaydı.

İran seferleri sırasında ok ve yay sadece kale kuşatmasını sürdüren Osmanlı ordusunda değil aynı zamanda yeni ele geçirilen kalelerin savunulmasında da kullanılmıştır. Örneğin 1725'te Tiflis Kalesi Komutanı Recep Paşa'nın isteği doğrultusunda Trabzon'dan toplam 3.500 ok gönderilmiştir.[41]

Seferler sırasında Osmanlı ordusuna sevk edilen mühimmatlara gelince bunlar; humbara, yuvarlak (gülle) ve danedir. Humbara, demirden veya tunçtan içi boş ve yuvarlak olarak dökülmekte ve içine barut, demir ve kurşun parçaları doldurulmaktaydı. Havan topu ile atılana havan humbarası, elle atılana ise el humbarası denilmektedir.[42] Öte yandan istenilen mühimmatın cins ve özelliklerinin İstanbul'dan dolayısıyla cepheden gelen talimatlar doğrultusunda belirlendiği anlaşılmaktadır. Zira 1724'te cephede 32 ve 45 çaplarında humbara danelerine ihtiyacın artması nedeniyle talimat doğrultusunda bu ölçülerde humbara dökülmeye başlanmıştır.[43]

36 BOA, *MAD*, nr. 3288, s. 240.
37 BOA, *MAD*, nr. 3288, s. 240; nr. 17915, s. 8.
38 Eralp, *a.g.e.*, s. 87.
39 BOA, *MAD*, nr. 3288, s. 81.
40 BOA, MAD, nr. 4813, s. 3, *D.BŞM*, nr. 1492, s. 4; *MAD*, nr. 3288, s. 186.
41 BOA, *MAD*, nr. 3288, s. 182-183.
42 Sertoğlu, *a.g.e.*, s.153; Pakalın, *a.g.e.* I, s. 854.
43 BOA, *MAD*, nr. 10317, s. 39.

Tablo 3.2. Kasım 1724-Temmuz 1725 Arasında Tersanede Dökülen Humbara ve Yuvarlak

TARİH	HUMBARA DANESİ	YUVARLAK	MASRAF (AKÇE)
23 S 1137	2.114	4.369	478.596
16 Ra 1137	3.506	1.498	437.173
7 Ra 1137	2.475	11.220	555.007
18 Ra 1137	1.939	11.167	513.266
18Ca 1137	2.764	14.887	559.206
22 Ca 1137	1.656	36.427	537.625
22 Ş. 1137	2.180	10.541	631.735[44]
Şaban 1137	2.706	2.396	732078[45]
8 Za 1137	3.542	2.265	582702
14 Za 1137	2.897	24.242	560338
TOPLAM	25.779	119.012	5.587.726

Hatta sefer devam ederken Cebehâne-i Âmire'deki el humbarası stoklarının azalmasıyla Tersâne-i Âmire'de yeniden 40.000 adet el humbarası dökülmüştür.[46] Bunun yanında yine İstanbul'dan Trabzon'a gemilerle çok sayıda yuvarlak ve humbara danesi, örneğin 1724'te 11 bin yuvarlak ile 8 bin humbara danesi ulaştırılmıştır.[47]

Bu silahlardan başka sefer sırasında çok miktarda mühimmat ve sefer araç-gereçleri de cepheye sevk edilmiştir. Daha önce de belirttiğimiz üzere çadırlar, direkler, keser, burgu, balta, kürek, zincir, ağaç makara gibi malzemeler cepheye İstanbul'dan gönderilenlerin sadece birkaçıdır.[48] Özellikle Cebehâne-i Âmire defterleri incelendiğinde onlarca çeşit araç-gereç ve mühimmatın defterlere kaydedildiği görülmektedir.

Doğrudan doğruya sefere çıkan ordu tarafından kullanılan ve zaman zaman da eksiklikler dolayısıyla talep olunan bu mühimmat ve araç-gereç bundan başka Osmanlı Devleti'ne yardım amacıyla gelen Kırım Tatarlar hanlarına da verilmiştir. Beşer bin kişilik iki ayrı grup halinde ge-

44 Buna 300 misket ve 600 zincirin masrafı da dahildir.
45 Bu miktar masrafa 98 misket, 197 zincir masrafı dahildir.
46 BOA, *D.BŞM*. Dosya nr. 2313, vesika nr. 13.
47 BOA, *MAD*, nr. 3598, s. 96.
48 Örnek liste için bkz. BOA, *D.BŞM*, nr. 1492.

len ordunun başındaki Kalgay Sultan[49] ve Nureddin Sultan'a[50] İstanbul'a geldiklerinde çadır, çerge, musluk gibi Mehterhâne-i Âmire mühimmatı verilmiştir.[51]

Top arabaları topların çekilmesi ve cepheye ulaştırılmasında son derece mühim bir yere sahiptirler. Dolayısıyla cepheye top sevkinde kullanılmak üzere İstanbul'daki top arabası kârhanelerinde araba imal edilmekteydi. Kaynaklarda bu arabaların Vize civarında da imal edildiğinden bahsedilmektedir. İran seferleri sırasında bir taraftan cephelere araba sevk edilirken bir taraftan da yenileri yapılmıştır. Bunlar arasında şahi top arabası, kapaklı araba, mühimmat arabası ve araba-yı sade olarak dört çeşit araba mevcuttur. Örneğin H. 20 Muharrem 1137 tarihinde 40 kıt'a şahi arabası, 20 kıt'a araba-yı sade, 12 kıt'a kapaklı araba ve 12 kıt'a mühimmat arabası imal edilmiştir.[52]

Hazırlıklar ve Taşraya Yansımaları

Osmanlı Devleti'nde silah ve mühimmat; Cebehâne-i Âmire, Tophâne-i Âmire, Tersâne-i Âmire ve Mehterhâne-i Âmire'de imal edilmekteydi. Sefer kararının alınmasıyla öncelikle depolardaki silah ve mühimmat cepheye sevk edilirken bir taraftan da savaş endüstrisinin bu kurumlarında süratle imalata başlanmaktaydı. Savaş arifesinde hükümet, hazırlıkları yakından takip ederek işi sıkı tutmaktaydı. Hatta sadrazam bizzat bu hazırlıkları teftiş ederek konuya verdiği ehemmiyeti göstermekteydi.

Sefere çıkan orduda kullanılan silah ve mühimmat oldukça çeşitliydi. Büyük toplardan tüfeğe, çadırdan kilime, baruttan kurşuna, mutfak malzemelerinden çuvaldıza kadar en büyüğünden en küçüğüne onlarca çeşitti. Bu kadar farklı türdeki silah, mühimmat ve gereçlerin hammaddeleri nasıl ve nerelerden temin ediliyordu sorusuna verilecek cevap, sefer organizasyonunun taşraya yansıması ve bu bağlamda taşranın payına düşen ödevleri ortaya koymamıza yardımcı olacaktır.

Silah ve mühimmat imalinde gerekecek hammadde listesinde ilk sırayı madenler almaktadır. Bunlar: demir, bakır ve kurşundur. Bu madenlerin ortak özelliği tümünün İstanbul dışından temin edilmesi ve silah sanayiinin ana hammaddeleri olmalarıdır.

49 Kalgay, Kırım Hanlığında hanların veliahtına verilen isimdir. Ahmed Cevdet Paşa, Mengli Giray zamanında bu rütbenin ihdas edildiğini yazmaktadır. Oğlu Mehmed Giray'ı kalgay tayin etmiş ve İstanbul'dan berat gönderilmiştir. Ayrıntı için bkz. Ahmed Cevdet Paşa, *Tarih-i Cevdet*, I, İstanbul, 1891, s. 262.
50 Nureddin, Kırım Hanlığı'nda ikinci veliahta verilen isimdir. Bu rütbe II. Mehmed Giray döneminde ihdas edilmiştir. Ayrıntı için bkz. Ahmed Cevdet Paşa, *Tarih-i Cevdet*, I, İstanbul, 1891, s. 265-266.
51 BOA, *MAD*, nr. 10317, s. 111.
52 BOA, *MAD*, nr. 10317, s. 25.

Osmanlı Devleti, maden ocaklarının devletin silah endüstrisi için ne derece önemli olduğunun farkındaydı ve fetih politikalarını da bu yönde planlamıştı. Bu nedenle sahip olduğu coğrafyada erken dönemden itibaren silah ve mühimmat üretiminde kendi kendine yeter düzeydeydi. Çünkü imparatorluk sınırları içinde bunun için gereken her türlü hammaddeye sahipti. Madenler, ormanlar ve gerekli kimyasal bileşiklere kolayca erişmek mümkündü.[53]

İmparatorluk sınırları içinde maden ocakları genellikle Rumeli ve Anadolu'da bulunuyordu. Buralardaki ocaklarda onlarca çeşit maden işletilmekteydi. Üstelik herhangi bir kazada yeni bir maden rezervi bulunduğuna dair gelen haberler hemen dikkate alınıp işletilmesi için gerekli girişimler de bulunuyordu. Devlet, savaş hazırlıklarına yoğunlaşmış olsa dahi bu konuyu görmezden gelmiyordu. Örneğin 1724'te Sidre-Kapsi'de ortaya çıkarılan bir madenin kazı işlemleri hemen başlatılarak çıkarılan madenin İstanbul'a nakledilmesi yönünde çalışma başlatılmıştır.[54]

1722'de sınırdaki garnizonları tahkim etmek ile başlayan ve sefer kararıyla devam eden hazırlıklar kapsamında silah ve mühimmat imali için hammadde ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu ihtiyacın karşılanması ve ivedilikle madenlerin İstanbul'a ulaştırılması için ocakların bulunduğu kazaların idarecilerine talimat gönderilmiştir.

Osmanlı silah sanayiinde en çok ihtiyaç duyulan maden demirdir. Küçük çaplı topların çoğu ve top gülleleri demirden dökülmekteydi. Bunun yanında gemi inşaatıyla[55] zincirler, kazma, kürek, balta, çivi, at nalı ve benzeri gereçlerin yapımı için de demire ihtiyaç vardı.[56] Osmanlı silah sanayiinde bu denli geniş bir kullanım sahasına sahip olan demir Rumeli'den ve Anadolu'dan temin edilmekteydi. Anadolu'da Bilecik, Van, Keban, Kiğı ve Divriği'de demir madenleri bulunurken[57] İran seferlerinde savaş sanayinde kullanılacak demirin çoğu Rumeli'den temin edilmiştir.[58] Samakov,

53 Gabor Agoston, "Avrupa'da Osmanlı Savaşları 1453-1826," *Top, Tüfek ve Süngü Yeniçağda Savaş Sanatı 1453-1815*, (Ed. Jeremy Black), (Çev. Yavuz Alogan), İstanbul, 2003, s. 139-140.

54 BOA, *MAD*, nr. 3165, s. 5.

55 Kalyonların inşası için Samakov'dan 3 bin kantar demir satın alınması istenmektedir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3165, s. 51.

56 Agoston, *a.g.e.*, s. 228; BOA, *D.BŞM.ORH*. nr. 4, vesika nr. 123.

57 Aydüz, *a.g.e.*, s. 237-238.

58 Agoston, *a.g.e.*, 228-229. Rumeli'deki demir madenleri, Bulgaristan'da, Samakov'da bulunmaktaydı. Ayrıca Çiproviç, Etropole, Rudnik, kuzeybatı Makedonya, Rodop Dağları'nda, Trakya'da Samakocuk, Banyaluka ve Kamengrad'da da demir çıkarılmaktaydı.

İzenbol, Tatarpazarı, Samakocuk (Demirköy)[59] ve Turla demirin sağlandığı başlıca merkezlerdir. Samakov, İzenbol ve Tatarpazarı'ndan çıkarılan demir Tekfurdağı (Tekirdağ) iskelesi üzerinden gemilerle Tersane-i Amire veya Cebehâne-i Âmire'ye ulaştırılırken[60] Samakocuk ve Turla tarafından çıkarılan demir ise İğneada İskelesi üzerinden ulaştırılmıştır.[61]

Seferler sırasında her demir ocağının kapasitesini, üretimde meydana gelen artışı veya azalmayı ayrıntılı ortaya koymak şu an için pek mümkün görünmüyor. Fakat 1720'li yıllarda Samakov-Sofya bölgesinde yaklaşık 80 adet döküm fırınının faal olduğu ve 70 yıl öncesinde bölgede sadece 17 tesisin bulunduğundan söz edilmektedir.[62] 1720'li yıllarda döküm fırınlarındaki bu artışta İran harekâtının payı var mıdır bilinmez ancak sadece Samakov, İzenbol ve Tatarpazarı civarındaki demir madenlerinden 1722-1724 yılları arasında 17.000 kantar ham demir satın alındığı tespit edilmiştir.[63] Yine de belirtmek gerekir ki bu miktar savaş süresince alınan toplam demir miktarını göstermemektedir.

Başta cebecibaşı ve topçubaşı olmak üzere Osmanlı devlet görevlileri yeterli miktarda demir stoklamak zorundaydı. Fakat sefer dönemlerinde doğal olarak bu stoklar azalmaktaydı. İran seferlerinde de stoklarda meydana gelen azalmalar zaman zaman defterlere yansımıştır.

> Elyevm Cebehâne-i Âmirede âhen-i hâm kalîl olub hîn-i iktizâ'da mevcûd-u cebehâne olunmak üzere âhen-i hâma ziyâde lüzum olmağla[64]

İran seferleri sırasında satın alınan demirin büyük bir kısmı Tiflis, Revan ve Van'a gidecek mühimmatın imalinde kullanılırken bir kısmı da Sohum, Faş ve Soğucak kalelerinin tahkimi için kullanılmıştır.[65] Bunun

59 Samakocuk veya Samakovcuk bugün Kırklareli sınırlarında yer almakta olup Demirköy'ün bulunduğu mevki olarak geçmektedir. Bkz. Nuri Akbayar, *Osmanlı Yer Adları Sözlüğü*, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 2001, s. 139.

60 Tekfurdağı iskelesi yalnızca İran seferleri sırasında değil öteden beri Samakov'dan satın alınan demirin arabalarla ulaştırıldığı bir iskeledir. Buraya indirilen demir gemilere yüklenmekte ve buradan İstanbul'daki silah ve mühimmat imal edilen tersane, cebehane ve tophane depolarına, mahzenlerine gönderilmekteydi. Hatta zaman zaman iskeledeki gemi reisleri ile navl ücreti konusunda birtakım sıkıntılar da yaşanmıştır. Bkz. *RŞS*, nr. 1647, s. 123, 130, 141.

61 BOA, *MAD*, nr. 3165, s. 14, 40.

62 Agoston, *a.g.e.*, s. 230.

63 Bu miktar demir için nakliyesi dahil 96.333 kuruş ödenmiştir. 17.000 kantar demire kantarı 5 kuruştan 85.000 kuruş ödenmiştir. Geriye kalan kısmı nakliye masrafıdır. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3165, s. 40.

64 BOA, *MAD*, nr. 10317, s. 83.

65 Buralara ulaştırılan demirin fiyatına baktığımızda önceki yıllarda belirlenen fiyatın pek değişmediği ortaya çıkmaktadır. Samakov'dan demirin bir kantarı beş kuruştan satın alınmış ve 17.000 kantar demir için 85 bin kuruş ödenmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3165, s. 40.

yanı sıra ele geçirilen kalelere İstanbul'daki stoklardan doğrudan ham demir sevk edildiği de olmuştur. Örneğin 1724'te Revan Kalesi'nin ele geçirilmesinden sonra kalede top ve humbara dökülmesi için İstanbul'dan 200 kantar demir nakledilmiştir.[66]

Demirin temininde uygulanan bir başka yöntem de civardaki demirci esnafından satın almaktı. Bunun örneğine sefer boyunca sadece bir kez rastlanılması bu yönteme olağanüstü şartlar dolayısıyla başvurulduğunu göstermektedir. Çünkü 1723'te sefer hazırlıkları kapsamında Van Kalesi'ndeki ihtiyaç dolayısıyla Erzurum'daki demircilerden 300 kantar demir satın alınmıştır.[67]

Demirin çıkarılması ve işlenmesi maden işçileri tarafından yapılmaktaydı. Ocaklarda çalışan bu işçilerin sayısında olası azalmalar şüphesiz üretim faaliyetini doğrudan etkilemiştir. 1760'lardan sonra Samakov ve çevresindeki demir ocaklarındaki üretimde belirgin bir düşüşten söz edilirken bunun nedeni olarak ormanların azalması, işçi göçü ve salgın hastalıklar gösterilmiştir.[68] Agoston'un bahsettiği bu salgın hastalıklar için 1760'lı yıllara gitmeye gerek yoktur. Çünkü İran seferleri esnasında, 1724'te, Samakov ve çevresinde salgın hastalıkların ortaya çıktığı tespit edilmiştir. Hastalık ocakta çalışan işçi sayısının aniden düşüşüne neden olmuştur. Hastalıklar nedeniyle ocaklarda çalışan işçiler firar etmiş ve ocakların işletilmesi işi Samakov'daki reayaya kalmıştır. Savaş dolayısıyla artan demir ihtiyacını karşılamak isteyen İstanbul, bu olağanüstü durumu bertaraf edebilmek için civar kadılıkları devreye sokarak firari işçilerin bulunması için çalışma başlatmıştır.[69]

Demirin dışında savaş endüstrisinde çokça kullanılan bir başka maden cevheri bakırdır. Bakır, top dökümü için gerekli en temel madenlerden olup özellikle Tophâne-i Âmire'de kullanılmaktaydı.[70] Çünkü tunç topların asıl malzemesi bakırdı ve Osmanlı Devleti'nde topların çoğu tunçtan dökülmüştür.[71] Bu bağlamda bakırla birlikte kalay da top dökümünde kullanılmıştır.[72] Anadolu'da bakır madeninin

66 BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 65.
67 BOA, *MAD*, nr. 1943, s. 30.
68 Agoston, *a.g.e.*, s. 230.
69 BOA, *MAD*, nr. 3165, s. 40.
70 Top dökümü için gereken malzemeler; bakır, kalay, mayalık malzeme, demir, çelik, kurşun, kükürt, toprak, kereste ve ateş taşıdır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Salim Aydüz, *Tophâne-i Âmire ve Top Döküm Teknolojisi*, s. 224-249.
71 Agoston, *a.g.e.*, s. 224; Aydüz, *a.g.e.*, s. 225.
72 Top dökümü için maya, bakır ve kalay kullanılıyordu. Örneğin 66 kıt'a top dökümü için 1.250 kantar maya, 1.682 kantar bakır ve 243 kantar kalay gerektiği kaydedilmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3165, s. 4.

bulunduğu yerler; Kastamonu (Küre), Ergani, Keban, Tokat ve Gümüşhane'dir. [73]

Gümüşhane, bakır rezervi açısından oldukça zengindir. Bu nedenle seferle birlikte Tophâne-i Âmire'de ihtiyaç duyulan bakırın büyük bir kısmı buradan sağlanmıştır.[74] 1724'te Gümüşhane'den İstanbul'a 104 bin kıyye bakır nakledilmesi buradaki bakır ocaklarının tophane için önemini ortaya koymaktadır.[75] Bakırın temin edildiği bir diğer yer Kastamonu/Küre'dir. Gümüşhane ölçeğinde olmasa da zaman zaman buradan da İstanbul'a bakır sevk edilmiştir.[76]

Seferle birlikte Kastamonu'daki bakır ocaklarının üretim faaliyetlerine hız verildiği anlaşılmaktadır. Fakat ocaklarda çalışacak işçi temininde bazı sıkıntılar yaşanmış olmalı ki 1724'te Kastamonu'daki bakır ocağında çalıştırılmak üzere İstanbul'daki Tersane zindanlarında tutulan esirlerin bir kısmı buraya gönderilmiştir.[77]

Sefere çıkan Osmanlı ordusunda kullanılacak olan topların büyük bir kısmı Tophâne-i Âmire'de dökülmüş ve cephelere ulaştırılmıştır. Bunun yanında muhasara esnasında ve sonrasında ele geçirilen kalelerde de top döküldüğünden bahsetmiştik. Bu minvalde kalelerde dökülecek toplar için gerekli bakır doğrudan Gümüşhane'den nakledilmiştir.[78] Örneğin Revan Kalesi'nde dökülecek toplar için 1724'te Gümüşhane'den 1.500 kantar bakır sevk edilmiştir.[79]

Kurşun, diğer hammaddelerde olduğu üzere cebehanedeki depolarda stoklanmış fakat seferler dolayısıyla depolardaki kurşun stoklarında azalma meydana gelmiştir. Sefer döneminde Cebehane-i Âmire'nin kurşun ihtiyacı Selanik ve Gümüşhane'deki madenlerden sağlanmıştır.[80] Bunun yanında İstanbul gümrüğünden de külçe olarak kurşun satın alınmıştır. Bu kurşun için kantar başına 7,5 kuruş beş akçe ödeme yapılırken Selanik'ten satın alınan

73 Osmanlı döneminde madenler ve madencilik için bkz. Fahrettin Tızlak, *Osmanlı Döneminde Keban-Ergani Bölgesinde Madencilik (1775-1850)*, TTK, Ankara, 1997; Mehmet Beşirli, "Tokat Bakır Kalhânesinin Yönetimi (1793-1853)," *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 14, 5. Yıl, 2004, s. 229-258.

74 BOA, *MAD*, nr. 10317, s. 3.

75 Öztürk, *a.g.t.*, s. 121.

76 BOA, *MAD*, nr. 10317, s. 4-5.

77 BOA, *MAD*, nr. 3165, s. 63.

78 Bir defada 800 batman bakır ve batmanı dört esedî kuruştan iştira olunmuş olup toplam 3.200 esedî kuruş ödeme yapılmıştır. Bkz. *D.BŞM.ORH.*, Dosya nr. 3, vesika nr. 43. Yine H. 1137 Muharrem ve Safer aylarında iki parti bakır satın alınmış olup bunlar için yapılan masraf 4.137 kuruştur. Bkz. BOA, *D.BŞM*, nr. 1494, s. 16, 19.

79 BOA, *MAD*, nr. 10317, s. 17-18.

80 BOA, *MAD*, nr. 3165, s. 36; 9910.

1.000 kantar kurşun için kantar başına yedi kuruş ödenmiştir.[81] Cebehanede stoklanan kurşun silah ve mühimmat imalinde kullanıldığı gibi bazen de Gümüşhane örneğindeki gibi doğrudan cephelere nakledilmiştir.[82]

Savaş endüstrisi için gerekli olan bir diğer hammadde grubu kimyasal bileşiklerdir. Bunların başında güherçile gelmektedir. Güherçile, barutun[83] en önemli hammaddesi olup[84] ateşli silahların yaygınlaşması güherçilenin önemini daha da artırmıştır. Osmanlı Devleti'nde 16. yüzyılda Temeşvar, Belgrad, Buda, Yemen, Halep, Bağdat, Kahire ve İstanbul başlıca barut üretim merkezleridir. 17. yüzyılda bunlara Karaman/Bor, Selanik, Gelibolu ve İzmir eklenmiştir. Bu yönüyle 18. yüzyılın ilk yarısında Osmanlı Devleti ihtiyaç duyduğu barutun büyük bir kısmını karşılayacak kapasiteye sahipti. G. Agoston; bu dönemde İstanbul, Gelibolu, İzmir, Selanik ve Karaman'daki barut üretiminin 8-9 bin kantar civarında olduğunu ifade etmektedir.[85]

İstanbul Baruthanesi'ne gereken güherçile Ankara, Aksaray, Konya, Akşehir ve Kayseri'den temin edilmekteydi.[86] Bu doğrultuda İran seferlerinde İstanbul Baruthanesi için Karahisar, Seferihisar ve Akşehir'den güherçile talep edilmiştir.[87] Ayrıca Gelibolu ve Selanik baruthanelerinde de barut imal edilmiştir.[88] Gelibolu Baruthanesi'nde imal edilen barut için gereken güherçile Gelibolu civarındaki kazalar ile Biga ve Karesi sancakları, Üsküp, Filibe ve Tatarpazarı'ndan temin edilmiştir.[89] Örneğin bu yıllarda Gelibolu ocaklığı içinde yer alan Karesi Sancağı'ndan 5.500 vakıyye güherçile talep edilmiştir.[90]

Tophane ve tersanede en önemli ihtiyaç kalemlerinden biri de kerestedir. Tersâne-i Âmire'de ve taşrada gemi inşasında kullanılan kereste

81 BOA, *MAD*, nr. 10314, s. 242, 328.
82 BOA, *MAD*, nr. 3288, s. 2, 126-27, 150.
83 İstanbul dışındaki baruthaneler; Budin, Selanik, Gelibolu, Bağdat ve Kahire'de bulunmaktadır. Baruthaneler ve işleyişleri için bkz. Semavi Eyice, "Baruthâne," *DİA*, V, İstanbul, 1992, s. 94-96, Birol Çetin, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Barut Sanayi 1700-1900*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 2001; Gabor Agoston, *Barut, Top ve Tüfek Osmanlı İmparatorluğu'nun Askeri Gücü ve Silah Sanayisi*, (Çev. Tanju Akad), Kitap Yayınevi, İstanbul, 2006; Zafer Gölen, *Osmanlı Devleti'nde Baruthâne-i Amire (XVIII. Yüzyıl)*, TTK, Ankara, 2006.
84 Mübahat S. Kütükoğlu, "Baruthâne-i Âmire," *DİA*, V, İstanbul, 1992, s. 98.
85 Gabor Agoston, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Harp Endüstrisi ve Barut Teknolojisi (1450-1700), *Osmanlı*, VI, Ankara, 1999, s. 626-627.
86 Metin Hülagü, "Osmanlı Devleti'nde Güherçile Üretimi ve Kayseri Güherçile Fabrikası," *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı:11/2001, s. 73.
87 BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 36.
88 Gelibolu Baruthanesi için bkz. İbrahim Sezgin, "Osmanlı Devleti'nde Barut Üretiminin Bir Halkası: Gelibolu Baruthânesi," *Çanakkale Tarihi*, II, (Ed. Mustafa Demir), İstanbul, 2008, s, 794-804.
89 Sezgin, "a.g.m.," s. 798.
90 Beher vakıyyesi 30 akçeden 5.500 vakıyye güherçile talep edilmiştir. Bkz. *BŞS*, nr. 719, 15b-2.

tophanede top dökümü için kalıpların hazırlanmasında, kundak, top arabası ve tekerleklerinin yapımında kullanılmaktaydı.[91] Bunların yapımında karaağaç, çam ve çınar ağacı kerestesi kullanımı yaygındır.[92] Kundaklar topları taşıyacağı için kerestenin sağlam ve dayanıklı olması önemliydi. Bu nedenle kundak ve top arabası yapımında kerestesi oldukça sert ve dayanıklı olan karaağaç tercih edilmiştir.[93] 1724'te İstanbul'da top arabası kârhanelerinde 100 kıt'a şahi top arabası imal etmek için gereken karaağaç kerestesi Vize, Pınarhisar ve Istıranca ormanlarından kesilirken ertesi yıl tophane için gerekli olan 3.000 çeki, yaklaşık 680 ton, çam kerestesi Lapseki ve Boğazhisar civarından kesilmiştir.[94]

Bunun yanında kuşatma sırasında yıpranan kundakların onarımı veya yenilerinin yapılması için zaman zaman cephelerde karaağaç kerestesine ihtiyaç ortaya çıkmıştır. Bunların İstanbul'dan ulaştırılması oldukça güç olacağından eldeki kaynaklardan temin etmek daha akıllıcaydı. Bu doğrultuda Tebriz Seraskeri Abdullah Paşa Selmas'ı ele geçirdikten sonra kundak yapımı için Selmas civar köylerindeki karaağaçları saydırarak kayıt altına aldırmıştır.[95] Karaağacın bulunmadığı yerlerde ise çınar ve çam kerestesi kullanılmıştır.[96]

Sefer süresince kereste, Sakarya ve İznikmid çevresi ile Istıranca ve Vize civarındaki ormanlardan temin edilmiştir.[97] Cephe ardında veya ele geçirilen kalelerin onarımı için gereken kereste ise mümkün olduğunca civardan temin edilmiştir. Bu yerler; Van Eyaleti'ndeki Kesan Sancağı ile Bitlis ve Muş sancaklarıdır. Öte yandan Revan Kalesi'nin onarımı için gerekli keresteler Kağızman'daki Soğanlı Dağları'ndan sağlanmıştır.[98]

Tüm bunlardan başka kereste top dökümü yapılan ocaklarda odun olarak da kullanılmıştır. Yakacak olarak genellikle çam kerestesi tercih edilmiştir. 1724'te bu çam odunları Boğazhisar civarındaki kazalardan temin edilmiş ve gemilere yüklenerek İstanbul'a ulaştırılmıştır.[99]

91 Aydüz, *a.g.e.*, s. 247.
92 İdris Bostan, bunların dışında meşe, kestane, ceviz, şimşir ve ıhlamur ağacı kerestesinin de gemi inşasında kullanıldığını belirtmektedir. Bkz. Bostan, *a.g.e*, s. 102.
93 Karaağaç, karaağaçgillerin örnek bitkisi olan, kerestesi değerli bir ağaçtır. Odunları sert ve ağır olup dış darbelere karşı dayanıklıdır. Bkz. http://tdkterim.gov.tr/bts.; BOA, *MAD*, nr. 1424; 3288, s. 72.
94 BOA, *MAD*, nr. 10317, s. 3, 21.
95 BOA, *D.BŞM.ORH.*, Dosya nr. 4, vesika nr. 181.
96 Seferin Irak-ı Acem cephesinde iki havan topu için yapılması gereken kundaklar için çınar ağacı satın alınmıştır. Bkz. BOA, *D.BŞM. ORH.* nr. 3/29; *D.BŞM.ERG.*, Dosya nr. 4, vesika nr. 16.
97 BOA, *MAD*, nr. 3165, s. 17; nr. 10317, s. 23.
98 BOA, *MAD*, nr. 3288, s. 48, 61; BOA, *D.BŞM.ORH.* .Dosya nr. 7, vesika nr. 30.
99 1724'te 3.000 çeki çam odunu satın alınmıştır. Odunun beher çekisi için 25'er akçe ödenmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 10317, s. 7.

Sonuç olarak şöyle bir ayrım ortaya çıkmaktadır. Kundak, tekerlek ve sair mühimmatın yapımı için gerekli kereste Sakarya ve İznikmid civarından temin edilirken top arabası yapımı için daha çok Pınarhisar, Vize ve Istıranca dağlarından kesilmiştir.

Tablo 3.3. Tophane İçin İznikmid ve Sakarya Çevresinde Kesilen Kerestenin Masraf Tablosu[100]

H. 1135	H. 1136	H. 1137
4.930 Kuruş	5.795,5 Kuruş	5.811,5 Kuruş
TOPLAM 16.537 Kuruş		

Son olarak kirpastan bahsetmeden geçmemek gerek. Bir tür pamuk ve ketenden yapılan kirpas[101] Mehterhâne-i Âmire'de imal edilen çadır ve çergeler ile Tersâne-i Âmire'de gemi yelken ve tentelerinin yapımında kullanılmakta ve 16.-17. yüzyıllarda Gelibolu, Eğriboz, Mısır, Kıbrıs, Benefşe ve Menemen civarından satın alınmaktaydı.[102] Oysa İran harekâtı devam ederken çadır ve çergelerin yapımı ve onarımı için gereken kirpas, Rumeli'den, Zihne ve Drama taraflarından satın alınmıştır.[103]

Hammaddelerin temin edildiği yerler incelendiğinde dikkat çeken bir nokta şudur: Nasıl askerin iaşesi için gereken zahire ağırlıklı olarak Anadolu'dan temin edilmişse mühimmat için gereken hammadde de Rumeli'den temin edilmiştir. Bu tespitin önceki doğu seferleri için geçerli olup olmadığı ayrı bir çalışmanın konusu olmakla birlikte 18. yüzyıl başlarındaki İran harekâtında tam anlamıyla böyle bir uyum söz konusudur. Bu tablo devlet tarafından mesuliyet veya sefere katkıyı paydaşlar arasında bölüştürmek olarak yorumlanacağı gibi seferin doğal süreci olarak da değerlendirilebilir.

Sefer hazırlıkları kapsamında Osmanlı savaş endüstrisi kurumlarında imal edilecek silah ve mühimmat için gerekli hammaddelerin temin edilmesiyle imalat ivedilikle devam ettirilmiştir. Osmanlı Devleti bu denli fazla çeşitli silah, mühimmat ve teçhizatı birkaç yöntemle tedarik etmiştir:

a. İstanbul tesislerinde imal ederek
b. Taşra tesislerinde imal ederek
c. Taşradan satın alarak
d. Esnaftan satın alarak

100 BOA, *MAD*, nr. 10317, s. 25.
101 Pakalın, *a.g.e*, II, s. 283.
102 Bostan, *a.g.e.*, s. 154-162.
103 BOA, *MAD*, nr. 3165, s. 43.

a. İstanbul tesislerinde imalat

Osmanlı Devleti'nin seferde ordunun gereksinimi olan silah, mühimmat ve diğer sefer araç-gereçlerinin imal edildiği en önemli yer İstanbul'dur. İstanbul'daki imalat Tophâne-i Âmire, Cebehâne-i Âmire, Tersâne-i Âmire ve Mehterhâne-i Âmire'de yapılmaktadır.

İstanbul'daki bu tesislerin depolarında olası seferler için ve kaleleri tahkim amacıyla mühimmat ve silah bulunduruluyordu ve bunlar eksildikçe yerlerine yenileri yapılarak tedbir elden bırakılmıyordu. Kolay bir şekilde kurulup sökülebilen ve taşıma kolaylığı olan ve ihtiyaca göre çeşitli boy ve biçimlerde imal edilen çadırlar[104] diğer mühimmat gibi ordu ile birlikte getirilmekteydi. Osmanlı Devleti'nde hem padişah çadırları hem orduda kullanılan çadırlar Mehterhâne-i Âmire'de yapılmaktaydı. Her ne kadar Mehterhâne ambarında depolanan ve mehtercibaşı tarafından sık sık kontrolü yapılan çok sayıda çadır bulunuyorsa da sefer dönemlerinde çadır ihtiyacı doğal olarak artıyordu.[105] Özellikle de İran seferlerinde olduğu gibi savaş aynı anda üç cephede birden devam ediyorsa bu durum çadır ve çerge ihtiyacını had safhaya ulaştırabiliyordu. Hatta öyle bir an gelmiştir ki elde çadır ve çerge kalmamıştır. Bunun için Zihne ve Drama'dan çok miktarda kirpas satın alınarak alelacele çadır ve çerge yapımına başlanmıştır.[106]

İstanbul'da özellikle top imalatı ve humbara daneleri ile yuvarlak imalatı dikkat çekmektedir. Humbara ve yuvarlaklar Tersâne-i Âmire'deki kârhanelerde imal edilmekteydi. Bunların dökülmesi için gereken hammaddeler Samakocuk'tan satın alınmaktaydı.[107] Bunun yanında Selanik'te Sidre-Kapsi civarından maden satın alınmıştır. Bu madenin kazılması ve nakliye ücretleri Sidre-Kapsi Maden Emini tarafından verilmiştir. Sidre-Kapsi'de madenin kazılması için Selanik kazasına bağlı altı köy ile Serez'e bağlı Kurşun-u kebir ve Kurşun-u sagir köyleri reayası memur kılınmıştır.[108]

Tersane'deki imalathanelerde dökülen humbara danelerinin en büyüğü 120 çapındadır. Diğerlerinin çapları sırasıyla büyükten küçüğe 85, 45, 32, 24 ve 18'dir. Bundan başka 25 ve 35 çaplarında da humbara danelerinin seferler sırasında kullanıldığı bilinmektedir. Fakat kuşatmalarda 45,

104 Osmanlı çadırları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Taciser Onuk, *Osmanlı Çadır Sanatı (XVII-XIX. Yüzyıl)*, Atatürk Kültür Merkezi Başkanlığı Yayınları, Ankara, 2005.

105 Mehterhâne-i Âmire'nin başında vezir rütbesinde çadır nazırı bulunmaktaydı. Buraya bağlı ve sadece çadır işlerini gören Hayme-i Hassa bölümü vardır. Çadırlarla ilgili yapılacak onarımlar ya da yeni çadırların yapılması padişahın izni ile mümkün olmaktaydı. Bkz. Taciser Onuk, *Osmanlı Çadır Sanatı (XVII-XIX. Yüzyıl)*, Atatürk Kültür Merkezi Başkanlığı Yayınları, Ankara, 2005, s. 36-38.

106 BOA, *MAD*, nr. 3165, s. 43.

107 BOA, *MAD*, nr. 10317, s. 33, 35, 55.

108 BOA, *MAD*, nr. 10317, s. 37.

35 ve 25 çapındaki humbara danelerinin temini hususunda bazı sıkıntılar yaşanmıştır.[109]

Yuvarlakların ağırlıklarında ise skala daha geniştir. 0,5 ile 18 kıyye arasında değişen ağırlıklarda yuvarlak dökülmüştür. Bunlar sırasıyla; 0.5, 1, 1.5, 3, 5, 7, 9, 11, 14, 16 ve 18 kıyyedir.[110] Bu durumda en küçük yuvarlak 641 gr. iken en büyük yuvarlak 23 kg. olmuştur. Örneğin H. 1136'da seferdeki ihtiyaç kapsamında cebehaneden gönderilen 11.000 yuvarlağın dört bini 0,5 er kıyye, dört bini 1 er kıyye ve üç bini 14'er kıyyedir.[111]

Bunun yanında seferin en önemli yıkıcı unsuru olan toplar tophanede imal edilmekteydi. Bu topların çeşitleri ve özellikleri kendi içinde farklılıklar göstermektedir. Topların hangi ölçüler çerçevesinde döküleceği hem tophanedeki mevcut duruma hem de cephedeki ihtiyaca göre belirlenmiştir. Söz konusu 1723-1725 döneminde harekâtın devam ediyor olması ikinci seçeneğin etkisini daha belirgin kılmaktadır. Zira tophane defterlerinde buna dair örnekler mevcuttur. 1724'te seraskerler tarafından 14 ila 11'er kıyye ağırlığında 16 çapında toplar talep edilmiş olmasına rağmen tophane depolarında bu ölçülerde top bulunmadığından hemen istenen ölçülerde top imal edilmiştir.[112] Dolayısıyla tophanedeki imalatı büyük oranda cepheden gelen talepler yönlendirmiştir.

b. Taşra tesislerinde imalat

Hazırlıkların baruthanelere yansıması kaçınılmazdır. Yalnızca İstanbul'daki baruthaneler değil taşradaki baruthaneler de faaliyetlerine hız vermiş olmalıdır. Nitekim Selanik ve Gelibolu baruthanelerindeki üretim kapasiteleri hakkındaki veriler incelendiğinde harekâtın başladığı 1722 senesinde üretimde bir yükselmenin olduğu gözlenmektedir. Gelibolu Baruthanesi'nde üretim 1720'lerin başında 1.500 kantar iken 2.000 kantara ve 1724/25'te ise 3.000 kantara kadar çıkmıştır.[113] Aynı yükselme grafiği Selanik Baruthanesi'nde de görülmektedir. Zira bu iki baruthanede imal edilen barut doğrudan İstanbul'a ulaştırılmaktaydı.[114]

Osmanlı Devleti'nin güneydeki en önemli üslerinden Bağdat'ta bir top dökümhanesi ile baruthane bulunuyordu fakat İran harekâtı boyunca Bağdat'ta top dökümü ve barut imaline dair herhangi bir kayda rastlanılma-

109 Bu tür problemlerin Revan Seferi sırasında yaşandığına dair ipuçları mevcuttur. Bkz. BOA, *D.BŞM.ERG.* Dosya nr. 4, vesika nr. 107.

110 BOA, *MAD*, nr. 10317, s. 31-32; nr. 3165, s. 7.

111 BOA, *MAD*, nr. 14351, s. 150.

112 BOA, *MAD*, nr. 10317, s. 4.

113 Agoston, *a.g.e.*, s. 186, 189-190

114 BOA, *MAD*, nr. 3165, s. 22.

mıştır.[115] Ancak bunun yanı sıra doğu sınırındaki Van Kalesi'nde barut imal edebilmek için hazırlıklara başlanması dikkat çekicidir.[116]

Taşradaki mühimmat imalatı bununla sınırlı değildi. Rumeli'de Selanik yakınlarındaki Pravişte'de[117] yuvarlak ve humbara dökülen bir dökümhane bulunmaktaydı. 1711 Prut Seferinde top dökümünün yapıldığı belli başlı merkezler arasında gösterilen Pravişte'deki dökümhane[118] İran seferleri esnasında da faaliyetine devam etmiştir. Burada Tophane-i Âmire için yuvarlak ve humbara dökülmüştür. Nitekim 1724'te, Pravişte'den 419.256 yuvarlak ile 6.146 humbara danesi önce Kavala İskelesi'ne buradan da gemilere yüklenerek İstanbul'a ulaştırılmıştır.[119] Pravişte imalathanesinde dökülen humbara ve yuvarlaklar için gerekli hammadde Nevrekop[120] civarından temin edilmiştir. Nevrekop emini ve İstanbul'dan görevlendirilen mübaşir tarafından satın alınan hammaddeler Pravişte'ye ulaştırılmıştır.[121]

Bunun ötesinde cephede mühimmat ve silahlar için gerekli bazı hammaddeler Osmanlı ordusunun İran coğrafyasında ele geçirdiği yerlerden de temin edilmiştir. Örneğin, Hemedan cephesinde şahi toplarının onarımı için gereken kömür Hemedan'ın civar köylerinden satın alınmıştır.[122]

Tüm bunlar göstermektedir ki Osmanlı Devleti'nin silah imalat merkezi İstanbul olmakla birlikte savaş esnasında ihtiyacın artmasına paralel olarak taşradaki tesisler de imalat ağına dahil edilmiştir.

c. Taşradan satın alma

Osmanlı Devleti'nin bir diğer temin yöntemi mühimmatı doğrudan taşradan satın almaktır. Sefer organizatörlerinin ihtiyaç duydukları sefer

115 Fakat İstanbul'dan Bağdat'a ulaştırılmak üzere cephane, barut ve kurşun gönderilmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 3

116 Van Kalesi'nde barut imal etmek için gereken malzemeler ve düzenek İstanbul'dan ulaştırılmıştır. Bununla birlikte 3 nefer berdahcıyan-ı barutçu da ulaştırılmıştır. Bunların her birine 50'şer kuruş ücret tahsis edilmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3288, s. 49.

117 Pravişte, Selanik yolu yakınında, Urfan ve Kavala arasında bir kasabadır. Camisi, hamamı ve iki kervansarayı bulunmaktadır. Bkz. P. L. İnciciyan- H. D. Andreasyan, "Osmanlı Rumelisi Tarih ve Coğrafyası," *Güney-doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, 2-3, 1973-74, s. 26.

118 Pravişte Prut Seferinde tophane dışında top dökümünün yapıldığı belli başlı merkezler arasında gösterilmektedir. Bkz. Hakan Yıldız, *1711 Prut Seferi'nin Lojistik Faaliyetleri*, Doktora Tezi, MÜ, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, 2000, s. 157.

119 BOA, *MAD*, nr. 3165, s. 7.

120 Nevrekop, Drama ve Razlık arasında bir kasaba olup demir madenleri bulunan Püride adlı bir dağı vardır. Bkz. P. L. İnciciyan- H. D. Andreasyan, "Osmanlı Rumelisi Tarih ve Coğrafyası," *Güney-doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, 2-3, 1973-74, s. 22.

121 BOA, *MAD*, nr. 10317, s. 39-40.

122 BOA, *D.BŞM.ORH.*, nr. 7, vesika nr. 25

gereçlerinden bazılarını taşradaki kazalardan satın almalarının gerekçeleri tam olarak bilinmiyor. Fakat kazalara sefer gereci sipariş edilme uygulaması yeni bir durum değildir. Öteden beri bazı sefer gereçlerini temin etmek ödemeleri avarız ve nüzül vergilerinden karşılanmak suretiyle bazı kazaların yükümlülükleri arasında yer almıştır. Bu tarz bir yükümlülüğün muhtemel nedeni hammaddenin bu kazalardan daha kolay temin edilebilmesi ya da kazaların zanaat ve işgücü kapasitelerinin yüksek olmasıdır.

Taşradan doğrudan satın alınan silah ve sefer gereçleri arasında kılıç, çuval, urgan, torba, kilim ve kürekler yer almaktadır. Kılıçlar genellikle Cebehane-i Âmirede yapılmakta ve buradan sevk edilmekteydi. Fakat İran harekâtında mevcut stoklar tükenmişti. Bu durumda kılıç imalatı yapılmakta olduğu anlaşılan Tırhala'dan kılıç satın alınmıştır. Tırhala'da kılıç imalatına dair elimizde herhangi bir bilgi mevcut değildir ancak hem H. 1136 hem 1137 yıllarında buradan kılıç satın alınması ve üstelik satın alınan kılıcın 5.000 adet olması Tırhala'nın durumunu netleştirmektedir.[123]

Garar, büyük çuval olup üç çeşidi vardır. Zahire ve peksimet naklinde sıklıkla kullanılmıştır.[124] Torba yine dokuma olup kuşatmalarda ve nakliyede fazlaca işe yarıyordu. Urgan; çuvalları bağlamak ve hayvanları çekme işinde kullanılıyordu. Sefer boyunca cebehanenin çuval ihtiyacı Filibe ve Tatarpazarı civarından satın alınarak karşılanmış iken torbalar Silistre, Rusçuk, Lofça, Şumnu ve Plevne'den satın alınmıştır.[125] Bir defada 60.000 adet alınan torbalar beş kazaya 12.000'er adet olmak üzere paylaştırılmıştır. Torbanın her biri için dokuz akçe ödenirken çuvallar için ödenen bedel çuvalın çeşidine göre değişmiştir.[126] Garar ve torbaların ortak özelliği dokuma olmalarıdır. İstanbul'un siparişlerinin hiç de azımsanmayacak miktarda olması buralardaki dokumacılığın yaygınlığının temel nedenlerinden biri olmalıdır. Hakikaten daha 16. yüzyılın ikinci yarısında başta Filibe olmak üzere Bulgaristan'da yünlü kumaş dokumacılığı yaygın olup bu sektörde faaliyet gösteren esnaf da oldukça fazladır.[127]

Satın alınan çuvallar cephelerin talepleri doğrultusunda İstanbul'dan gemilerle cephelere peyderpey ulaştırılmıştır. Örneğin 1 Mart ve 6 Mart 1724 tarihlerinde iki parti halinde İstanbul'dan Van ve Kars taraflarına ulaştırılmak üzere çuval, urgan, çuvaldız ve kınnab gönderilmiştir.

123 BOA, *MAD*, nr. 3165, s. 23.
124 BOA, *MAD*, nr. 1943, s. 39.
125 BOA, *MAD*, nr. 10317, s. 79.
126 BOA, *MAD*, nr. 10317, s. 79, 81.
127 Halil İnalcık-Donald Quataert (Ed.), *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, II, s. 586-87; Nurullah Karta, "XV. Ve XVI. Yüzyıllarda Filibe Şehrinde İktisadi Hayat ve Meslek Grupları," *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, VIII/2, 2006, s. 154.

Tablo 3.4. İstanbul'dan Trabzon'a Nakledilen Çuval ve Urgan[128]

1 Mart 1724		6 Mart 1724	
Garar-çuval	5.250 çift	-	-
Çuval-ı dakik	1.000 çift	Çuval-ı dakik	1.000 çift
Urgan-ı seyishane	3.000 çift	Urgan-ı seyishane	3.000 çift
Urgan-ı salar	2.000 çift	Urgan-ı salar	2.000
Garar	300	Garar	200
Çuvaldız	500 adet	Çuvaldız	500 adet
Kınnab	200 kıyye	Kınnab	200 kıyye

Yine çadırlar için gerekli olan kilim ve zahirenin naklinde kullanılan un çuvalları Biga'dan satın alınmıştır.[129] Bu malzemelerin temininde dikkate değer bir husus, malzemelerin kazaların ödemekle yükümlü oldukları avarız ve nüzül bahasından karşılanmasıdır. Öte yandan bu mühimmatın buralardan temin edilebilmesi bu kazalarda dokumacılık sektörünün yaygın olduğunu göstermektedir.

Taşradan doğrudan sefer gereçleri satın alınmasına bir örnek ise ağaç kürekleridir. Bu kürekler hem sefer güzergâhındaki yolların temizlenmesinde hem de kuşatma veya metrislerde kullanılmıştır. Seferin Anadolu'nun doğusunda cereyan etmesi ve yolların kar yağışı nedeniyle sık sık kapanması nedeniyle küreklere daha fazla ihtiyaç duyulmuştur.[130] Bu ihtiyaç bazen İstanbul'dan bazen de civardaki kazalara sipariş verilerek karşılanmıştır.

d. Esnaftan satın alma

Ordu mühimmatını temin yöntemlerinden sonuncusu; esnafa sipariş vermektir. Bu yöntem erken dönemlerden itibaren kullanılmıştır. Daha 16. yüzyılda ordu için gereken okların İstanbul ve Edirne'deki okçulara yaptırıldığı bilinmektedir.[131]

İran seferlerinde de sefer mühimmatının bir kısmı esnafa sipariş verilerek temin edilmiştir. Bunun boyutlarını ortaya koymak mümkün olmamakla birlikte elimizdeki bazı örnekler devletin 18. yüzyıl başlarında bile sefer mühimmatının bir kısmını bu şekilde temin ettiğini göstermektedir.

128 BOA, *D.BŞM*, Dosya nr. 2275, vesika nr. 20.
129 BOA, *MAD*, nr. 3165, s. 26, 27, 28, 39.
130 Örneğin İstanbul'dan Trabzon İskelesi'ne ulaştırılan topların Kars ve Erzurum'a naklinde yolları açmak için ağaç kürekler kullanılmıştır. Bkz. Tülay Çetinkaya, *1135/1722 Tarihli Sicil Defterine Göre Trabzon'un Sosyal Tarihi*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2006, s. 326.
131 İ. Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti Teşkilatından Kapıkulu Ocakları*, II, TTK, Ankara, 1988, s. 14.

İran seferleri esnasında mühimmat ve sefer malzemelerinin temini hususunda devlet-esnaf iletişimini iki örnekle betimleyebiliriz. 1725 yılı başlarında Tebriz Seferi için Kazdağı civarından asker kaydetmekle görevli Aydın muhassılı bu askerlerin barınması için gereken çadırları da temin etmekle yükümlüydü. Fakat Aydın Sancağı'nda bu tarz çadır bulunmaması nedeniyle çadırlar parası Aydın muhassıllığından ödenmek şartıyla İstanbul'daki esnaftan satın alınmıştır.[132] Yine 1724/25'te seferler devam ederken cephelere ulaştırılmak üzere esnaftan 5000 adet urgan-ı salar ve 5.000 çift urgan-ı seyishane satın alınmıştır.[133]

Aslında devlet ile esnaf arasındaki işbirliği bunlarla sınırlı değildi. Çünkü harp endüstrisinin lokomotifi olan cebehane ve tophane için mühimmat imal eden ve onarım işlerini yapan başka esnaf birlikleri de mevcuttur. Bunlardan biri de testereci/bıçkıcı esnafıdır.[134] Hatta sefer sırasında cephedeki ihtiyaçlar doğrultusunda İstanbul'daki esnaftan ustalar da cepheye sevk edilmiştir.

Tüm bunlar göstermektedir ki silah endüstrisinin merkezi olan İstanbul'daki tesislerin hem kendi içinde hem taşradaki tesislerle arasında sürekli bir iletişim mevcuttu. Hatta kurumlar eksik olan hammaddelerin temin edilmesi hususunda birbirleriyle yardımlaşmaktaydı. Tophâne-i Âmire'de hazırlanan top, kundak ve diğer savaş malzemeleri için gereken bazı malzemeler Tersâne-i Âmire ve Cebehâne-i Âmire'den sağlanarak imalat devam ettirilmiştir.

Diğer taraftan Rumeli'deki bazı eyalet ve sancaklar savaşa bizzat katılmamalarına rağmen üretimleri ile Osmanlı ordusuna katkı sağlamışlardır. Osmanlı Devleti bu uygulamayla hem savaşın yalnızca imparatorluğun bir tarafına münhasır bir yükümlülük olmadığını kanıtlamakta hem de doğuya sefere çıkan Osmanlı ordusunun gereksinimlerini birebir omuzlayan eyaletlerin arasına batıdaki eyaletleri de katmaktaydı. Ayrıca Rumeli'deki kazaların imal ettiklerini satın alarak ekonomik olarak savaşın piyasayı canlandırmasına yardımcı da olmaktaydı. Bu durum aynı zamanda devletin binlerce siparişini yetiştirmek için taşradaki tezgâhların işlemesine de katkı sağlamıştır. Ancak savaşın bu yönünün aydınlatılması için şüphesiz daha ayrıntılı çalışmalara ihtiyaç vardır.

Öte yandan buraya kadar olan kısımda vurgulanması gerektiğini düşündüğümüz bir diğer husus aslında Osmanlı Devleti'nin İstanbul'da ve taşradaki silah ve mühimmat stoklarının mevcut olduğu fakat özellikle

132 BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 170.

133 BOA, *MAD*, nr. 10317, s. 77.

134 BOA, *D.BŞM*, Dosya nr. 2253, vesika nr. 38.

taşradan doğrudan imal edilmiş olarak satın alınmayı gerektiren mühimmatın hemen yapılıp İstanbul'a gönderilmesinin zaman alması dolayısıyla bunların İstanbul'daki depolarda stoklanma ihtiyacının hissedilmesidir. Bir taraftan da seferin devam etmesi ve bunun hassasiyeti sefer görevlilerini ihtiyaten alımlara sevk etmiştir. Hangi mühimmatta azalma görülmüşse hemen kazalara sipariş verilmiş ve bir an evvel hazırlanması istenmiştir.

Cebehâne-i Âmirede mevcûd üzere şimdiye değin şark seferine me'mûr serasker yanlarına gönderilüb hala mevcûd gararlar kalîl olub ve bundan sonra yine gönderilmek iktizâ iderse aceleten tedâriki mümkün olmamağla şimdiden vakitle mubayaa ve tedarik olunub....[135]

Bu aynı zamanda Osmanlı Devleti'nin önceki seferlerden elde etmiş olduğu tecrübenin savaş sürecinin idaresinde ne derece önemli olduğunu da göstermektedir.

Sevkiyat

Savaş boyunca ordunun ihtiyacı olan silah ve mühimmatın sevkiyatının iki başlık altında ele alınmasında fayda vardır. Birincisi taşradan satın alınan veya buradaki tesislerde imal edilen silah ve mühimmatın İstanbul'a ulaştırılması, ikincisi ise İstanbul'da cebehane, tophane ve tersanede imal edilen veya bu tesislerin depolarında stoklanmış bulunan silah ve mühimmatın cephelere ulaştırılmasıdır.

Birinci başlıkla ilgili ayrıntılara odaklanmadan önce şunu hatırlatmak gerekir ki yukarıdaki sayfalarda bahsettiğimiz üzere İran seferleri sırasında İstanbul'daki tesislerde imal edilen silah ve mühimmatın hammaddesi büyük oranda Rumeli'den temin edilmiş ve bunun yanı sıra bir kısım mühimmat da Rumeli'de imal edilip doğrudan İstanbul'a sevk edilmiştir.

Rumeli-İstanbul arasında gerçekleştirilen bu sevkiyat çoğunlukla demir ocaklarından, baruthanelerden, tophanelerden, kılıç, urgan, çuval gibi diğer sefer mühimmatının temin edildiği çeşitli sancak ve kazalardan gerçekleştirilmiştir. Genel itibarıyla sevkiyatın yapıldığı yerler: Gelibolu, İzenbol, Lofça, Pravişte, Plevne, Rusçuk, Samakov, Samokocuk, Selanik, Silistre, Şumnu ve Tırhala'dır.

Sevkiyat hem karayolu hem de denizyoluyla sürdürülmüştür. Bu kapsamda mühimmat yük hayvanları ve arabalara yüklenerek civardaki en yakın iskeleye ulaştırılmıştır. Sonrasında ise burada bekleyen gemilere yüklenerek İstanbul'a gönderilmiştir. Örneğin Samakov'daki demir madenlerinden çıkarılan ham demir arabalara yüklenerek Tekfurdağı

135 BOA, *MAD*, nr. 10317, s. 81.

İskelesi'ne getirilmekte ve buradan gemilere yüklenerek İstanbul'a ulaştırılmaktaydı.[136]

Rumeli'den mühimmat sevkiyatı yapılan iskeleler aşağıdaki tabloda belirtilmiştir. Buna göre; kuzeyden güneye doğru Varna, İğneada, Tekfurdağı, Selanik ve Kavala iskeleleri sefer süresince sık sık kullanılarak İstanbul ile Rumeli arasındaki bağlantı devam ettirilmiştir.

Tablo 3.5. Mühimmatın Sevkedildiği İskeleler

SANCAK-KAZA	İSKELELER
Lofça- Plevne-Rusçuk-Silistre-Şumnu	Varna
Samakocuk	İğneada
Samakov-Tatarpazarı-İzenbol	Tekfurdağı
Sidre-Kapsi (Sidrekapısı)	Selanik
Pravişte	Kavala

Sevkiyatta kullanılan kalyonlara 1.400 ila 3.000 kantar arasında mühimmat yüklenmiştir.[137] Her kalyonda bir reis ve tayfası bulunmakta olup taşıma ücreti, navl, için kantar başına ödeme yapılmıştır. Örneğin Kavala İskelesi'nden Tophane iskelesine mühimmat naklinde kantar başına 20 akçe navl ücreti ödenmiştir.[138]

Fakat denizyoluyla gerçekleştirilen sevkiyatta bazen navl-ı sefâin ücreti konusunda gemi reisleriyle görevliler arasında birtakım anlaşmazlıklar yaşanmıştır. Hatta bu nedenle sevkiyatta aksamalar meydana gelmiştir. Bunun bir örneğine 1724'te Tekfurdağı İskelesi'nde rastlanmıştır. Bilindiği üzere sefer boyunca İstanbul'da mühimmat, silah ve gemi inşası için gerekli demirin büyük bir kısmı Samakov'daki demir ocaklarından temin edilmekteydi. İşte bu süreçte 1724'te hem Sinop'ta hem tersanede inşası devam eden kalyonlarla Faş, Sohum ve Soğucak kaleleri inşası için Samakov'dan 11 bin kantar demir talep edilmiştir. Fakat bu ham demirin İstanbul'a ulaştırılmasında gecikme meydana gelmiştir. Zira Tekfurdağı İskelesi'nde bekleyen gemilerin reisleri miri için nakledilecek demirden navl-ı sefâin talep etmişler ve başka bahaneler de ileri sürerek demiri sevketme konusunda ayak sürümüşlerdir. Bu nedenle demir mecburen iskelede bekletilmiş ve mevcut durumdan İstanbul haberdar edilmiştir. Nihayetinde İstanbul, demirin bir an önce

136 *RŞS*, nr. 1647, s. 112. (H. 12 C. 1136/M. 8 Mart 1724).
137 BOA, *MAD*, nr. 3165, s. 7.
138 BOA, *MAD*, nr. 10317, s. 41-42, nr. 10314, s. 259-260.

sevkedilmesi için gemi reislerine istedikleri navl ücretinin gümrük malından ödenmesine karar vermiştir.[139]

İkinci kısmı İstanbul ile cepheler arasındaki sevkiyat oluşturmaktadır. Daha önce de değindiğimiz üzere İran seferleri süresince cephelerde ihtiyaç duyulan silah ve mühimmatın ana üssü İstanbul olmuştur. Bu doğrultuda sevkiyat ağırlıkla denizyoluyla gerçekleştirilmiştir. Gemilere yüklenen silah ve mühimmat çorbacıbaşı ve mübaşirler nezaretinde Trabzon ve İskenderun iskelelerine ulaştırılmıştır. Buralarda ambar emini tarafından teslim alınan silah ve mühimmat defterlere kaydedilmiştir.

Bunun yanı sıra Trabzon ve İskenderun iskeleleri depo olarak da kullanılmışlardır. Çünkü gerek mevsim koşulları gerekse cephelere yakınlıkları dolayısıyla buralarda silah ve mühimmatın depolanması seferin idaresinde ve ivedilik açısından son derece önem taşımaktaydı. Zira seraskerin acil mühimmat talepleri hemen iskelelerdeki mühimmattan karşılanabiliyordu. Örneğin 1724 yılı Ekim ayı başlarında Tebriz'de olan Abdullah Paşa çokça barut ve mühimmata ihtiyacı olduğunu bildirmiştir. Bu doğrultuda Trabzon İskelesi'nde bulunan mühimmat acilen Tebriz'e yönlendirilmiştir.[140] Görülüyor ki cephelerden gelen silah ve mühimmat talepleri öncelikle iskelelerdeki depolardan karşılanmış, mevcut olmayan veya eksik olanlar ise İstanbul'a sipariş edilmiştir. Öte yandan cephelerin mühimmat talepleri kuşatmanın sonuçlanmasıyla sona ermemiştir. Ele geçirilen kalelerin savunulması ve tahkimi için mühimmat sevkiyatı devam etmiştir. Bunun en iyi örneği Tiflis Kalesi ile ilgilidir. 1725 Nisanında bir taraftan Osmanlı ordularının İran harekâtı devam ederken Tiflis Muhafızı Recep Paşa İstanbul'dan mühimmat talep etmiştir. Bu mühimmatın bir kısmı Trabzon'dan bir kısmı Cebehâne-i Âmire'den sevk edilmiştir.[141]

Silah ve mühimmat İstanbul'dan gemilere yüklenirken sevkiyat esnasında zarar görmemeleri için sandık veya varillere konulmuşlardır. Barut, kurşun, humbara daneleri, yuvarlaklar ve gülleler bunlar arasında yer alır.[142] Hatta sandıklara doldurulan barutun yolda herhangi bir şekilde zarar görmemesi için sandıklar keçelerle sarılmış ve kendirle bağlanmıştır.[143]

İskelelere getirilen silah ve mühimmatın cephelere ulaştırılmasına kadar uzun bir süreç takip edilmiştir. Fakat cephelerde çokça ihtiyaç duyu-

139 *RŞS*, nr. 1647, s. 112.
140 BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 28.
141 BOA, *D.BŞM.CBH.*, nr. 18381, s. 2-3.
142 BOA, *C.AS.*, nr. 14573. 1724 Temmuzunda Trabzon'dan Tiflis'e gönderilecek humbara ve yuvarlaklar sandıklara yerleştirilmiş ve bu şekilde yük hayvanlarıyla nakledilmiştir. Bu sandıkların her biri için ikişer kuruştan olmak üzere toplam 552 kuruş masraf yapılmıştır. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3288, s. 181.
143 BOA, *D.BŞM.ORH.* Dosya nr. 3, vesika nr. 85.

lan havan, balyemez ve şahi toplarının gemilerden indirilmesi pek kolay olmamıştır. Özellikle Trabzon İskelesi'nde bu hususta bazı sıkıntılar yaşanmıştır. Zira gemilerin iskeleye tam olarak yanaşmasının mümkün olmadığı anlaşılmaktadır.

> ...zikr olınan toplar sefîne ile Trabzon iskelesinde olan Çölmekçi nâm mahalle gelüp sefîne kenara yanaşmadığı ecilden ...

Bu nedenle top ve mühimmat yüklü gemiler geldiğinde iskelede hazır bulundurulan sandal ve kayıklar gemilerin yanına yanaşmakta ve hamallar mühimmat ve silahları bunlara yüklemekteydi.[144]

Gemilerden indirilen silah ve mühimmatın bundan sonraki rotası Erzurum'dur. Fakat Trabzon-Erzurum arasındaki yol, özellikle Bayburt'a kadar olan kısmı, nakliye için son derece elverişsizdi. Söz konusu havan, balyemez ve şahi toplarının naklinde yolun durumu daha önem arz etmekteydi. Çünkü yükü ağır olan top arabalarının taşlık ve engebeli olan bu yolda ilerlemesi çok zordu. Bu durumda öncelikle yol sevkiyata uygun hale getirilmeliydi. Bunun için yollardaki taşların kırılması, kar yığınlarının temizlenmesi ve yoldaki derelere köprülerin yapılması gerekmekteydi. Bu da çok sayıda usta ve işçiye ihtiyaç duyuruyordu. Bu ustalar Trabzon'daki taş kırıcı, kazmacı, kürekçi vb. arasından temin edilmiştir. Bu süreçte ustalarla birlikte çok sayıda ırgat/amele istihdam edilmiştir. Ayrıca bu ırgatların başında "mutemed" denilen kişiler görevlendirilmiştir. Örneğin iskeleye indirilen üç havan topunun nakli sırasında Yalı-Kaymaklı arasında sekiz nefer taş kırıcı ile 112 nefer ırgat ve bunların başında 16 nefer mutemed görev yapmıştır.

Tablo 3.6. Trabzon İskelesi'nden Üç Havan Topunun Nakli İçin Trabzon-Kars Arası Organizasyon[145]

Mesafe	Taş Kırıcı	Irgat-Kürekçi-Kazmacı	Mutemet
Yalı-Kaymaklı	8 nefer	112 nefer	16 nefer
Kaymaklı-Gölçayırı	70 nefer	95 nefer	10 nefer
Gölçayırı-Hoşoğlan	64 nefer	60 nefer	15 nefer
Hoşoğlan-Karakatan	200 nefer	15 nefer	-
Trabzon-Kars	112 nefer	63 nefer	4 nefer

144 *TŞS*, nr. 1882, s. 60.
145 *TŞS*, nr. 1882, s. 58.

Bunların her birine belirli bir ücret ödenmiştir. Irgatlar, kazmacılar ve kürekçilerin başında görevlendirilen mutemetlere günlük altmışar akçe, baltacı, kazmacı ve ırgatlara ise günlük otuzar akçe ile ikişer para ekmek akçesi ödenmiştir. Taş kırıcıların yevmiyeleri bir sülüs yani kırk akçe olup buna ek olarak da ikişer para ekmek akçesi ödenmiştir.[146]

Trabzon İskelesi'nden sevkiyatın sağlanmasında katkılarına başvurulan esnaf bunlarla sınırlı değildi. Havan toplarının gemilerden indirilmesinde kullanılan alet edavatın yapımı ve yol boyunca kundak ve tekerleklerin onarımı için Trabzon'daki demirci esnafından demirciler istihdam edilmiştir.[147] Bunun için 1723 yılı Mayıs ayında toplam olarak demirci esnafına kullanmış oldukları malzemelerin ücretleri dahil 517,5 kuruş ödenmiştir.

Bunlardan başka neccarlar ve hamallar da bu sevkiyatta görev almışlardır. Neccarlar; top kundaklarının onarımı, gülleler için sandık yapımı ve arabaların onarım işlerini üstlenirken hamallar; topları ve diğer mühimmatı gemilerden indirmişlerdir.[148]

Son olarak bu süreçte reayadan da yararlanılmıştır. Havan, balyemez ve şahi toplarıyla kundakların ve arabaların Erzurum ve Kars kalelerine ulaştırılmasında zaman zaman reayadan destek alınmıştır. Reayaya özellikle kış şartlarının ağır seyrettiği ve yolların karla kaplı olduğu dönemlerde Trabzon- Zigana Dağı arasında silah ve mühimmatın taşınmasında ihtiyaç duyulmuştur. Çünkü kışın bu güzergâhta hayvanların ve arabaların işlemesi mümkün olmadığından mecburen mühimmat reaya tarafından çekilen kızaklarla veya reayanın sırtında Zigana'ya ulaştırılmıştır. Hatta bazen Bayburt'a kadar reaya tarafından taşındığı da vakidir. Bunun yanında bu yolda karların temizlenmesinde de reayadan kişiler görevlendirilmiştir.[149]

Mühimmat ve topların nakli için yol şartlarının iyileştirilmesi çalışmalarının yanında mühimmat yüklü konvoyun güvenliğinin sağlanması da gerekmekteydi. Bunun için Trabzon beylerbeyi tarafından konvoya refakat etmek üzere bazı görevliler ile Trabzon Kalesi'ndeki beşliyân neferlerinden bir miktar asker tayin edilmiştir. Tüm bu nakliye sürecinden Gümüşhane Emini İsmail Ağa ile Trabzon beylerbeyi sorumluydu.[150] Öte yandan Erzurum'a ulaştırılan silah ve mühimmat konvoyunun Van Kalesi'ne sevki için de kollukçu adı verilen görevliler tayin edilmiştir.[151] Bunun yanı sıra şahi

146 *TŞS*, nr. 1882, s. 58.

147 Demirciler topların sevkiyatında gereken varyoz, taş külengi, taş çivileri, kazma, balta, küskü vb. alet edavat yapmışlardır. Bkz. *TŞS*, nr. 1882, s. 58-59.

148 *TŞS*, nr. 1882, s. 59.

149 *TŞS*, nr. 1884, s. 41-42.

150 BOA, *MAD*, nr. 3288, s. 60-61.

151 BOA, *MAD*, nr. 3288, s. 7.

topların arabalarla nakli sırasında hayvanlara bakan ve arabaları süren iki arabacı askeri ile üç topçunun bulunması gerekmekteydi.[152]

Fakat işler her zaman umulduğu gibi gitmemiştir. Kışın erken bastırması zaman zaman sevkiyatı imkânsızlaştırmıştır. Bu şartlar altında tek çıkar yol mühimmatın depolanmasıydı. Ne varki Trabzon bu konuda pek de müsait bir yer değildi. Akla ilk gelen mühimmatın kalede veya iskeledeki mahzenlerde depolanmasıydı.[153] Ancak iskeledeki trafiğin oldukça yoğun olması bu alternatifi boşa çıkarırken Trabzon Kalesi'nin fiziki imkânsızlıkları da başka bir olumsuzluktu. Kale binası çok eskiydi. Kışın yağmur yağdığında mahzenler kullanılamıyordu. Üstelik yeteri kadar mahzen de yoktu. Bunun için kalenin onarılıp yeni tabya ve mahzenlerin yapılması gerekiyordu. Bu kapsamda hem mevcut binaların onarımı hem de yeni kâgir mahzenlerin inşası için faaliyete başlanmıştır.[154]

Trabzon ile cepheler arasında gerçekleştirilen silah ve mühimmat sevkiyatı dışında İskenderun ile cepheler arasındaki sevkiyata ve organizasyona da kısaca değinmek gerekmektedir. Öncelikle şunu belirtmek gerekir ki İskenderun ile cepheler arasında takip edilmekte olan yolda coğrafi etkenler nedeniyle kuzeydeki gibi kış mevsimi, yükselti ve arazi yapısından kaynaklanan sorunlar pek yaşanmamıştır.

İstanbul'dan kalyonlara yüklenen silah ve mühimmat İskenderun İskelesi'ne indirilmiştir. Devamında civardan temin edilen yük hayvanları ve arabalara yüklenerek Fırat Nehri yoluyla Bağdat'a ulaştırılmak üzere Birecik İskelesi'ne sevkedilmiştir. Ancak burada nakliyeyi sağlayacak çok sayıda gemiye ihtiyaç vardı. Sefer döneminde Birecik'te toplam kaç gemi inşa edildiğini kesin olarak söylemek zor olsa da 1724'te, Haziran/Temmuz ile Ağustos/Eylül arasında 44 gemi inşa edilmiştir. Bu gemilerin inşası için toplam 9.020 kuruş masraf yapılmıştır.[155]

152 İ. Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti Teşkilatından Kapıkulu Ocakları*, II, TTK, Ankara, 1988, s. 52.
153 BOA *MAD*, nr. 3288, s. 48. (H. 4 Z. 1134)
154 BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 5, 14.
155 Bu gemilere yapılan masraflarla ilgili iki ayrı kayıt mevcuttur. İlk kayıtta inşa edilen 41 geminin masrafı verilmiş ve her gemi için 212,5 kuruş masraf yapıldığı belirtilmiştir. Kalan 3 kıt'a geminin inşasına ise 300 kuruş harcama yapılmıştır. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 10314, s. 336.

Dördüncü Bölüm

ORDU

Osmanlı Devleti'nin 1722-1725 yılları arasında Safevî toprakları üzerine gerçekleştirdiği harekâtın ana temasını kuşatmalar oluşturmaktadır. Osmanlı ordusunun İran topraklarındaki bu ilerleme süreci 18. yüzyıl öncesinde bölgeye düzenlenmiş harekâtlarla benzerlik göstermektedir. Zira Osmanlı orduları Yavuz Sultan Selim, Kanuni Sultan Süleyman, III. Murad, I. Ahmed ve IV. Murad dönemlerinde İran topraklarına harekât düzenlemişlerdi. Fakat bunlardan yalnızca 1514 Çaldıran Savaşı bir meydan savaşı özelliği göstermektedir.[1] Diğer savaşlarda Osmanlı orduları Safevî topraklarına girdiğinde boşaltılmış ve ıssız şehirlerle karşı karşıya kalmıştır. Dolayısıyla kalelere çekilen Safevî ordusu ile savaş kuşatma şeklinde cereyan etmiştir.[2]

Kuşatmaların başarıya ulaşması büyük ölçüde ordunun askeri ve teknik imkânlar bakımından kuşatma koşulları gözetilerek organize edilmiş olmasına bağlıdır. Yani nitelikli piyade gücü,[3] yetenekli lağımcılar, tecrübeli topçular, maharetli siper kazıcılar ve uzun menzilli ve tahrip gücü yüksek toplar kuşatmalarda büyük bir avantaj sağlamaktaydı.

Osmanlı Devleti'nin İran seferlerinde kuşatma sürelerinin uzaması ve fiziksel etkenler askerler arasında isteksizliğe neden olmuştur. Osmanlı Devleti'nin neredeyse tüm doğu seferlerinde askerlerin isyan teşebbüsleri olmuştur. Askerlerin uzun bir süre İstanbul'dan uzak kalması, Safevî ordusuyla doğrudan doğruya bir çarpışmanın olmaması ve dolayısıyla da savaşın neticelenememesi bunun başlıca nedenlerindendir.

Bu kitabın konusunu oluşturan İran harekâtına baktığımızda öncelikle şunu belirtmek gerekir ki bu sefere ne padişah ne de sadrazam ka-

1 Çaldıran Savaşı Osmanlılar ile Safevîler arasında 23 Ağustos 1514'te Çaldıran Ova'sında meydana gelmiştir. Savaşın kazanılmasında Osmanlı ordusundaki topçu birliği önemli rol oynamıştır. Bkz. Mustafa Çetin Varlık, "Çaldıran Savaşı," *DİA*, XVIII, İstanbul, 1993, s. 193-195. Ayrıca Çaldıran Savaşıyla ilgili İran'da yapılmış çalışmalar için bkz. Vural Genç (Haz.), *İranlı Tarihçilerin Kaleminden Çaldıran (1514)*, İstanbul, 2011.

2 Kanuni Sultan Süleyman'ın Irakeyn Seferinde Safevîlerin elinde bulunan Bağdat, Vali Tekelü Muhammed Han'ın aman dilemesiyle Osmanlı Devleti'ne teslim edilmiştir. Bkz. Remzi Kılıç, *Kanuni Devri Osmanlı-İran Münasebetleri (1520-1566)*, İstanbul, 2006, s. 208.

3 Kale kuşatmalarında piyade askere çok daha fazla ihtiyaç duyulmuştur. Bu nedenle zaman zaman piyade askeri yazılması için emirler gelmiş hatta Tebriz kuşatmasına başlamışken dahi piyade gücünü artırmak amacıyla 2 bin nefer piyade yazılması ihtiyacı doğmuştur. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 20.

tılmıştır. Zira padişahların seferlere komutanlık etme geleneği daha 17. yüzyıldan itibaren terk edilmiştir. Artık seferlerde sadrazamlar komutanlık yapar hale gelmiştir. Nitekim III. Ahmed döneminde 1711 Prut Seferinde Serasker Sadrazam Baltacı Mehmed Paşa'dır. Yine 1715 Mora ve 1716 Avusturya seferlerinde Serasker Sadrazam Damat Ali Paşa'dır.[4] Fakat İran seferlerinde dönemin sadrazamı Damat İbrahim Paşa ordunun başında sefere katılmamıştır. Bunun yerine doğu sınırındaki valiler serasker olarak görevlendirilmişlerdir. Bu seraskerler; Erzurum Valisi İbrahim Paşa, Diyarbekir Valisi Arifi Ahmed Paşa, Van Valisi Abdullah Paşa, Bağdat Valisi Hasan Paşa ve sonrasında Ahmed Paşa'dır. Seferde bu kadar fazla sayıda seraskerin görev yapması hiç şüphesiz seferde açılan cephelerle ilgilidir. Çünkü Osmanlı Devleti ilk aşamada Tiflis üzerine sefer düzenlemişse de devamında Kirmanşah/Hemedan, Revan ve Tebriz cepheleriyle üç koldan Safevî topraklarına girmiştir.

İran seferlerinde görev yapan Osmanlı ordu birliklerini incelediğimizde piyade askerlerinin oldukça geniş yer tuttuğu hemen fark edilmektedir. Bu piyade askerleri; İstanbul'daki kapıkulu ocağından, Anadolu ve Rumelide'ki kapıkullarından, beylerbeyleri ve sancak beylerinin kapı halklarından, serdengeçtilerden ve miri leventlerden sağlanmıştır. Bunun yanı sıra cephe ardındaki, doğu sınır boyundaki, kalelerle Karadeniz kıyısında ve Rumeli'deki bazı kalelerden de orduya takviye kuvvet ulaştırılmıştır.

Anadolu'dan ve Rumeli'den orduya asker yazılmasında yerel idarecilerle âyana büyük iş düşmüştür. Özellikle aşiretler söz konusu olduğunda bu yerel idarecilerin oynayacağı rol daha da artmıştır. Örneğin 1724'te Mardin'den piyade levent yazılırken bölgede etkinliği olan Milli aşiretinden Milli oğlu Mustafa Ağa bu işle görevlendirilmiştir.[5]

Seferde cepheler arası iletişim ordunun sevk ve idaresinde oldukça önem arz etmekteydi. Zira Osmanlı sefer görevlileri, cephelerin ihtiyaçları doğrultusunda orduyu takviye etmek üzere asker kaydetmekteydi. Eğer bir cephede asker sayısı yeterli düzeye gelmiş ise seraskerlerin talepleri doğrultusunda yeni kaydedilen askerler hemen diğer cephelere kaydırılmaktaydı. Böylece birlikler henüz yola çıkmadan görev yerleri değiştirilerek olası aksaklıkların önüne geçilebilmekteydi.[6]

4 İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, IV 1. Kısım, TTK, 1995, s. 76-125.

5 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 173.

6 1724'te İçil, Teke ve Hamid sancaklarından 1.000 nefer serdengeçti yazılmış ancak Revan'ın fethedilmesiyle asker ihtiyacının kalmaması üzerine bu birlik hemen Tebriz'e yönlendirilmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 182-183.

Kapıkulu Askerleri

Kapıkulu ordusu yaya ve atlı olmak üzere çeşitli ocaklardan müteşekkildir. Yayalar; yeniçeriler, acemiler, cebeciler, topçular, top arabacıları, humbaracılar ve lağımcılardır. Atlı olanlar ise kapıkulu süvarileridir. Kapıkulu ocakları içinde en kalabalık ve en nüfuzlu ocak yeniçerilerdir. I. Murad döneminde kurulan yeniçeri ocağının başında yeniçeri ağası bulunmaktadır. Cebecilerin temel görevi yeniçerilerin silahlarını tedarik etmek, savaş zamanında bu silahları cepheye götürmek ve bunların onarımını yapmaktır. Cebecilerin kışlası İstanbul'da olmakla birlikte sınır boylarındaki kalelerde de cebeciler bulunmaktaydı. Topçu ocağı, top imal etmek ve bunları kullanmakla görevlidir. Top arabacıları, büyük topların naklinden sorumluydular. Humbaracılar ise humbara denilen elle veya havan topu ile atılan mühimmatı imal etmekteydiler. Humbaracıların İstanbul'da olanları maaşlı, taşradakiler ise tımarlıdırlar. Taşradaki humbaracılar daha çok kalelerde hizmet etmekteydiler. Yaya kapıkulları arasında değineceğimiz son ocak lağımcı ocağıdır. Lağımcılar, kale kuşatmalarında tüneller kazıp yerleştirdikleri patlayıcı maddelerle kale duvarlarının yıkılmasını sağlamakla görevliydiler.[7] İran seferlerinde kale kuşatmalarında önemli rolleri olan lağımcılar ileride ayrı bir başlık altında ele alınacaktır.

Kapıkulu ordusunun atlı birliklerini oluşturan kapıkulu süvari ocağı I. Murad döneminde kurulmuştur. Ocak bu aşamada sipah ve silahdar olmak üzere iki bölükten meydana gelmekteydi. Muhtemelen 15. yüzyılın ortalarına doğru bu bölüklere ilaveten ulûfeciyan-ı yemin ve ulûfeciyan-ı yesar ile gurabâ-i yemin ve gurabâ-i yesar adı verilen bölükler teşkil edilmiştir. Bu dört bölüğe bölükat-ı erbaa, tüm kapıkulu süvarilerine ise altı bölük halkı denilmektedir.[8] Süvariler ilk zamanlarda İstanbul ve civarında ikamet ederken 17. yüzyıldan itibaren İstanbul'a oldukça uzak Anadolu'da ve Rumeli'deki çeşitli sancaklara tayin edilmişlerdir.[9]

İran seferlerinde diğer kapıkulu ocakları ile kıyaslandığında kapıkulu süvarilerinin savaştaki etkinliği son derece sınırlı düzeyde kalmıştır. Seferin kale kuşatmaları şeklinde devam etmiş olması ve ayrıca süvari le-

7 Yaya kapıkulu ocakları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. İ. Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti Teşkilatından Kapıkulu Ocakları*, I-II, TTK, Ankara, 1988; Abdülkadir Özcan, "Osmanlı Askeri Teşkilatı, *Osmanlı*, VI, Ankara, 1999, s. 551-557.

8 İ. Hakkı Uzunçarşılı, Kapıkulu Ocakları, II, TTK, Ankara, 1988, s. 137; Abdülkadir Özcan, "Osmanlı Askeri Teşkilatı, *Osmanlı*, VI, Ankara, 1999, s. 553.

9 Uzunçarşılı, *a.g.e.*, s. 156.

ventlerinin yazılması böyle bir sonucu ortaya çıkarmış olmalıdır. 1725'te Tebriz'in ikinci kez kuşatılması öncesinde kapıkulu süvarilerinden yararlanılmıştır. Bu doğrultuda 1724 yılı Kasımında 250 nefer ulûfeciyan-ı yemin ve 250 nefer ulûfeciyân-ı yesar ile 250 nefer gurebâ-i yemin ve 250 nefer gurebâ-i yesar olmak üzere toplam 1.000 nefer süvarinin temin edilmesi için harekete geçilmiştir. Bunların tamamı Anadolu'dan tahrir olunmuş olup beraberlerinde ağa, kethüda ve diğer görevliler de mevcuttu. Askerlerin Tebriz'e kadar takip edecekleri güzergâh boyunca tayinatları menzillerde hazır edilmiştir.[10] Bunun yanında çavuşlar görevlendirilerek seferler için yine terakkili sipah ve silahtar yazılmış ve cephelere sevk edilmiştir. Örneğin 1724 yılı Kasımında Tebriz kuşatmasında bulunmak üzere Anadolu'dan 500 nefer terakkili sipah yazılmıştır.[11]

İran seferlerinde hem muharip kuvvet hem de kale muhafızı olarak kapıkulu askerlerinden yararlanılmıştır. Seferde kapıkulları üç ana kaynaktan temin edilmiştir. Birincisi İstanbul'daki kapıkulu ocaklarından, ikincisi sınır boyundaki kalelerde görevli kapıkullarından ve üçüncüsü Anadolu'da ve Rumeli'de çeşitli şehirlerde mevcut olan kapıkullarından.

İstanbul'daki kapıkulu ocakları seferde görev yapan kapıkulu askerlerinin esas kaynağıdır. Buradaki yeniçeri, cebeci, humbaracı topçu ve top arabacıları ocaklarından seferin başlamasıyla birlikte cephelere sevk edilmişlerdir. 1723 Kasımından 1725 Nisanına kadar İstanbul'dan cephelere ve ardındaki Van ve Kars kalelerine denizyoluyla Trabzon İskelesi'ne toplam 2.103 topçu neferi ile 1.708 cebeci gönderilmiştir.[12] Bunun yanında kalelerin ele geçirilmesinden sonra da ocaklardan kale muhafızı olarak asker sevkiyatı devam etmiştir. Örneğin Tiflis ve civarındaki kalelerin savunulması için İstanbul'dan dört orta, toplam 285 nefer yeniçeri sevk edilmiştir.[13] Yine Hemedan'ın ele geçirilmesinden sonra savunma göreviyle İstanbul'dan Hemedan'a yeniçeri, cebeci ve topçu ortaları gönderilmiştir.[14]

10 BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 75-76.
11 BOA, *Mühimme Defteri*, 132, s. 126.
12 Öztürk, *a.g.t.*, s. 324-325.
13 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 102. (H. 20 Ca 1137/M. 23 Şubat 1724).
14 BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 132, s. 108, 117. Örneğin H. 9 Receb 1137 senesinde İstanbul'dan 300 nefer cebeci Hemedan Kalesi'ni savunmak üzere görevlendirilmiştir. Bkz. D.BŞM. Dosya nr. 2313, vesika nr. 22.

Tablo 4.1. Kale Savunmalarındaki Birlikler (Ekim 1725)[15]

Kale	Cebeci	Topçu	Top Arabacı
Bağdat	943	229	257
Hemedan	388	187	88
Kirmanşah	-	336	-

Sefer sırasında kalelerde muhafızlık yapan yeniçeriler başta olmak üzere cephelere kapıkulu askerleri sevk edilmiştir. Bunlar ordunun ihtiyaçları doğrultusunda cephelere kaydırılmıştır. Öncelikle cephelerin hemen ardındaki kalelerde bulunan yeniçeriler görevlendirilmiştir. Örneğin Bağdat Kalesi'ndeki yeniçeriler Kirmanşah Seraskeri Hasan Paşa'nın, Van Kalesi'ndeki yeniçeriler Tebriz Seraskeri Abdullah Paşa'nın ordusunda görevlendirilmiştir.[16] Yine 1724'te Azak ve Bender kalelerindeki yeniçerilerin bir kısmı Revan ve Tebriz kuşatmasına katılmak üzere yola çıkarılmıştır.[17] Benzer örnekleri çoğaltmak mümkündür: Özü, Yeni Kale, Kale-i Cedid, Kefe ve Niğbolu kalelerindeki yeniçeri ortaları da cephelere sevk edilmişlerdir.[18] Kalelerdeki yeniçeri ortaları çorbacıları, bayrakları ve kazanlarıyla birlikte topyekûn görevlendirilmişlerdir.[19]

İran seferlerinin her birinde görev yapan yeniçeri, cebeci ve topçuların sayısını kesin olarak söylemek zordur. Ancak gerek Çelebizâde'nin anlatılarından gerekse seferle ilgili defter ve belgelerden yola çıkarak bazı rakamlara ulaşılmıştır. Buna göre; 1724'teki Revan kuşatmasında 27.000 yeniçeri ve yeniçeri serdengeçtisi ile 2.500 cebeci, topçu ve top arabacısı mevcut iken hemen aynı tarihlerdeki Hemedan kuşatmasında 4.250 nefer yeniçeri ve yeniçeri serdengeçtisi, 684 nefer cebeci, 500 nefer topçu ve 200 nefer top arabacısı mevcuttur.[20] Öte yandan Tebriz seraskeri tayin edilen Abdullah Paşa'nın emrinde 29 Haziran 1724 tarihi itibarıyla 4.285 nefer yeniçeri bulunduğu tespit edilmiştir.[21] Nitekim Tebriz'in başarısızlıkla sonuçlanan ilk kuşatmasından sonra Şebister civarında kışlayan ve Hoy ve Çors kalelerinin muhafazasında bulunan kapıkullarının sayısı 4.115'tir. Bu sayı, 270 nefer tüfekçi ile 440 nefer kâtip ve çavuşun eklenmesiyle 4.815'e

15 BOA, *MAD*, nr. 17915, s. 3.
16 BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 131, s. 227-228; *HŞS*, nr. 396, s. 3.
17 BOA, *D.BŞM*. Dosya nr. 2313/20, 119.
18 BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 132, s. 97-98.
19 BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 131, s. 43.
20 Küçük Çelebizâde İsmail Âsım, s. 180, 202-203.
21 BOA, *MAD*, nr. 3598, s. 146.

ulaşmıştır.[22] Ancak 1725'te Tebriz'in ikinci defa kuşatılmasında Osmanlı ordusundaki asker sayısının geçen kuşatmaya oranla iki kat arttığı düşünüldüğünde yeniçerilerin sayısının da bir hayli artmış olması gerekmektedir. Üstelik Revan ve Hemedan kuşatmaları zaferle sonuçlanmıştır.[23]

Tablo: 4.2. İran Seferlerinde Kapıkullarının Sayısı[24]

SEFERLER	YENİÇERİLER	CEBECİLER	TOPÇULAR	TOP ARABACILARI
Revan	27.000[25]		2.500[26]	
Tebriz/1724	4.285	150	100	80
Hemedan	4.250	684	500	200
Gence	15.000	1.118	612	110

Cephelerdeki kapıkulu askerlerinin sayısı incelendiğinde yeniçeriler ve yeniçeri serdengeçtilerinin sayısında dikkat çeken bir farklılık göze çarpmaktadır. Hemedan'da toplam kapıkulu sayısı beş altı bin arasında iken Revan'da yeniçeri serdengeçtileri ile birlikte bu sayı otuz bine yaklaşmıştır. Bu durumda akla şu soru gelmektedir. Hemedan kuşatmasında Osmanlı ordusunun kalan kuvvetleri kimlerden meydan gelmiştir?

Hemedan kuşatmasında Osmanlı ordusu, beylerbeylerinin ve mutasarrıfların kapı halkları, Bağdat, Karaman, Şehrizor ve Adana eyalet kuvvetleri, Kerkük Kalesi'ndeki 1.000 nefer, 1.000 nefer terakkili ve 500 nefer sipah ve silahdar serdengeçtisi ile 2.000 nefer piyade ve süvari leventi ile merhum Hasan Paşa'nın kalpaklı leventlerinden meydana gelmiştir. Bu durumda kapı halklarının orduda önemli sayılabilecek bir yere sahip olduğu anlaşılmaktadır.

Benzer bir tablo 1723'teki Kirmanşah kuşatmasında da mevcuttur. Serasker Hasan Paşa'nın ordusunda yine ağırlıklı olarak kendi kapı halkı ile diğer beylerin kapı halkları, Kürt aşiretleri ve Bağdat'ı savunan kapıkulları yer almıştır. Bunların yanında ordunun en önemli askeri gücünü levent askerleri oluşturmaktaydı. Çünkü seferde Hasan Paşa'nın 200 bayrak leventi ile ayrıca 80 bayrak miri levent görev yapmıştır.[27]

22 Kışlaktaki eski ve yeni askerlerin reşen ve lezez maaşlarıyla ilgili kayıttan bu sayıya ulaşılmaktadır. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 5182, s. 59.

23 Zinkeisen 1724'te Abdullah Paşa'nın 35.000 kişilik bir ordu ile Azerbaycan'a girdiğini ve iki aylık kuşatma neticesinde Hoy'u ele geçirdiğini belirtir. Bkz. Johann Wilhelm Zinkeisen, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, V, s. 423.

24 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 19.

25 Bu rakama Kapıkulu Ocağı'ndaki yeniçerilerle birlikte yeniçeri serdengeçdileri de dahildir.

26 Seferdeki cebeciler, topçular ve top arabacılarının toplam sayısı 2.500'dür.

27 Küçük Çelebizâde İsmail Âsım, s. 79, 180.

Öte yandan cephelere oldukça uzak olmasına rağmen Rumeli'deki bazı kalelerden sefer için yeniçeri ortalarının sevk edilmesi dikkat çekicidir. Örneğin Niş Kalesi muhafızlığını yapan, 136 nefer, iki yeniçeri ortası 1725'te Tebriz kuşatmasında görevlendirilmiştir. Bu doğrultuda Niş, Vidin ve Kili güzergâhını takip ederek Kili'ye ulaşan askerler yolun bundan sonraki kısmın gemi ile devam etmiş ve Trabzon'a inmişlerdir. Asker sayısı fazla olmamasına rağmen organizasyondaki uygulamada herhangi bir değişiklik olmamıştır. Askerler henüz yola çıkmadan takip edecekleri güzergâh üzerindeki kadılıklara emirler gönderilmiş ve askerlerin yiyecek ve nakliye ihtiyaçları hesaba katılarak düzenleme yapılmıştır.[28] Tüm bunlar gösteriyor ki gerekli durumlarda Osmanlı Devleti mesafeyi göz önünde bulundurmaksızın cephedeki asker ihtiyacını karşılamak için Karadeniz'in kuzeyinde ve Rumeli'deki yeniçerileri bu organizasyona dahil etmiştir.

Öte yandan Revan ve Tebriz kuşatmalarının uzaması cephelere takviye kuvvetlerinin sevkini zorunlu kılmıştır.[29] Bu nedenle Anadolu'da çeşitli sancak ve kazalarda bulunan yeniçeriler, kul oğlanları, yeniçeri serdengeçtileri, mütekaitler de seferle görevlendirilmiştir.[30] Kul oğlanlarına mutlaka değinmek gerekir. Çünkü yerel idarecilere gönderilen emirlerde seferde yeniçeri yazılanların mutlaka kul oğlanlarından olması özellikle vurgulanmıştır. Ayrıca yeniçerilerin çocukları olan kul oğlanlarının dışında reayadan hiç kimsenin orduya yazılmaması için gerekli tedbirlerin alınması da istenmiştir. Bunun yanında Anadolu'dan seferde görev yapmak üzere cebeci de yazılmıştır. Bu kapsamda cebeci ocağından serdengeçti ağası, mübaşir, çavuş, kâtip ve çorbacılar görevlendirilmiştir. Örneğin Gence'ye Anadolu'dan 600 nefer cebeci yazılması bunu desteklemektedir.[31]

Anadolu'nun çeşitli kaza ve köylerinde bulunan yeniçerilerin İran seferlerinde görevlendirilmeleri ve görev yerlerinin belirlenmesi ile ilgili bir hatırlatmada bulunmakta fayda var. Amasya şer'iyye siciline kaydedilmiş bir belgede bu konuya açıklık getirilmektedir. Buna göre İran seferlerinde Tebriz cephesine Anadolu'nun sağ kolundaki yeniçeriler, Hemedan cephe-

28 Buna göre Niş'ten yolan çıkan askerlerin her birine günlük birer çift ekmek, her beş neferine birer vakıyye et ve her on neferine birer mekârî bargiri verilmesi kararlaştırılmıştır. Askerlere Vidin'den sonrası için ise günlük yarımşar vakıyye peksimet verilmiştir. Bkz. BOA, *C.AS.*, nr. 44909.

29 Tebriz Seraskeri Abdullah Paşa'nın maiyetinde çokça asker gerektiğinden Malatya, Harput, Divriği ve Arapkir taraflarından her bayrağı 100'er neferden 15 bayrak toplam 1.500 nefer yeniçeri serdengeçtisi yazılmıştır. Bkz. BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 131, s. 228-229.

30 Erzurum ve Bayburt'taki yeniçeri, kul oğlanları, yeniçeri serdengeçtileri ve mütekaitler de seferlerde görevlendirilmiştir. Bkz. BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 132, s. 67-68.

31 BOA, *D.BŞM.ORH.* Dosya nr. 12, vesika nr. 38.

sine orta koldaki yeniçeriler ve son olarak Revan ve Gence cephelerine ise sol koldaki yeniçeriler görevlendirilmiştir.[32]

Daha önce de belirttiğimiz üzere Anadolu'daki sağ, orta ve sol koldan yeniçeri, kul oğlanları, serdengeçti ağaları ve mütekaidlerin tamamı geriye bir nefer dahi kalmamak şartıyla seferle görevlendirilmişlerdir. Bunun yanı sıra gelen emirlerde bu askerlerin cepheye ulaşana değin yollarda nasıl davranmaları ve nelere dikkat etmeleri gerektiği konusu da ayrıntılı olarak ifade edilmiştir. Buna göre; askerlerin sefer için hareket etikleri andan itibaren yolda oyalanmamaları ve uğradıkları kasaba ve köylerde hiçbir şekilde reayaya zulmetmemeleri gerekmekteydi. Zira askerlerden reayaya zarar verenler olursa sadece kendisinin değil başındaki serdar ve serdengeçti ağasının da cezalandırılacağı özellikle belirtilmiştir.[33]

Sefere katılmak üzere görevlendirilen kapıkulları hem deniz hem de karayoluyla sefer mahalline ulaştırılmışlardır. Tiflis, Revan ve Tebriz tarafına görevlendirilen kapıkulları kalyonlarla Trabzon'a indirilirken Kirmanşah ve Hemedan'a görevlendirilenler İskenderun'a indirilmişlerdir.[34] Seferde askerlerin denizyolu ile sevkedilmelerini bir tercihten ziyade durumun ivedilik gerektirmesinin ve karayoluyla ulaşımın zorluklarının bir neticesi olarak görmek gerekir. Bu doğrultuda İstanbul'dan kalyonlara bindirilen yeniçeriler Trabzon ve İskenderun'a ulaştırılmışlardır. Bunun yanı sıra Rumeli'deki kalelerden sevk edilen yeniçeriler de yine denizyoluyla Trabzon'a gönderilmişlerdir.[35]

İskelelere ulaşan kapıkullarının yanlarında bulunan eşyalarını yüklemek üzere beygir veya katırlar tahsis edilmiş ve askerler yolun bundan sonraki kısmına yaya olarak devam etmişlerdir.[36] Trabzon İskelesi'ne inen yeniçeriler Erzurum ve Kars üzerinden cephelere ulaştırılırken İskenderun'a inenler Birecik ya da Diyarbekir'e hareket etmişlerdir.[37] Askerlerin daha yakın olan Birecik yerine Diyarbekir'e yönlendirilmeleri mevsime bağlı olarak Fırat'ın debisinde meydana gelen düşüşle ilgili bir tercih olsa gerek. Zira Diyarbekir üzerinden Hemedan'a topçu ve cebecilerin sevk edilmesi söz konusu olduğunda aylardan temmuzdur.

32 *AŞS*, nr. 32, s. 50.

33 " esnâ-yı tarikde ayak sürümeyüb ve kasabât ve kurâda meks ve ârâm itmeyüb bir gün ve bir saat evvel Revan seraskeri vezir-i müşârün-ileyhin bulunduğu mahalle neferâtlarını isâl ve teslim..." *AŞS*, nr. 32, s. 50.

34 Örneğin Mart-Nisan 1724'te İstanbul'dan miri kalyonlar ile İskenderun iskelesine indirilmek ve buradan Hemedan Seraskeri Ahmed Paşa'nın yanına ulaştırılmak üzere 100 nefer top arabacısı ile 387 nefer cebeci gönderilirken aynı dönemde Revan seraskerinin yanına ulaştırılmak üzere de İstanbul'dan gemi ile 203 nefer topçu gönderilmiştir. Bkz. BOA, *D.BŞM*, Dosya nr. 2275, vesika nr. 6,16, 49.

35 Niş Kalesi'nden yola çıkarılan 136 nefer yeniçeri Vidin, Kili üzerinden Trabzon'a ulaşmıştır. Bkz. BOA, *C.AS.*, nr. 44909.

36 BOA, *D.BŞM*. Dosya nr. 2313, vesika nr. 117; nr. 2275, vesika nr. 6.

37 BOA, *D.BŞM.ORH*. Dosya nr. 9, vesika nr. 150-151; *D.BŞM*, Dosya nr. 2275, vesika nr. 49.

İran seferlerinde kuşatmaların neticelenmesi ile birlikte kapıkulları hemen kuşatmanın devam ettiği bir başka cephede görevlendirilmiştir.[38] Bundan başka sınır kalelerindeki cebeci ve topçuların yeterli olmadığı durumlarda bir başka cephede görev yapmak üzere İstanbul'dan yola çıkarılan cebeci ve topçuların bir kısmı öncelik arz eden diğer cephelere sevk edilebilmiştir. Örneğin Van'da 85 nefer cebeci ile 67 nefer topçu bulunduğundan Tebriz'in fethiyle görevlendirilen Abdullah Paşa'nın ordusu için bu sayı yeterli gelmemiş ve bu sırada Tiflis Kalesi savunması için İstanbul'dan sevk edilip Trabzon'a gelmiş olan askerlerin bir kısmı Van'a yönlendirilerek paşanın cebeci ve topçu eksikliği telafi edilmeye çalışılmıştır.[39] Bu örnek dahi cepheler arasında koordinasyonun sağlanmasında pratik çözümlerin hayata geçirildiğini göstermektedir.

İran seferlerinde ordudaki yeniçerilerin düzen ve koordinasyonunu sağlamak üzere yeniçeri ağaları görevlendirilmiştir. Aynı zamanda yeniçerilerin maaşları da ödenmek üzere ağaya teslim edilmiştir. Bundan dolayı her seferde ayrı yeniçeri ağası mevcuttur. Örneğin Tiflis Seferinde sabık zağarcıbaşı El-Hac Şahin Ağa yeniçeri ağasıdır.[40]

Yeniçeri ağalarından başka diğer rütbeliler çavuşlardır. Sefer sırasında sık sık cephelerdeki yeniçerilerin kontrolllerini sağlamak ve Anadolu'dan tahrir olunan serdengeçti bayrakları ile dört bölük halklarının başında bulunmak üzere İstanbul'dan çavuşlar görevlendirilmiştir.[41] Çavuşlar aynı zamanda savaş esnasında askerin gerilemesine ve kaçmasına engel olmuşlardır.[42]

Yeniçerilerin İsyanı

Askeri ayaklanma; maaş ödemelerinde gecikme, çeşitli adaletsizlikler veya bazı ayrıcalıkların iptal edilmesi gibi nedenlerle askerlerin yakınmaya hakları olduğunu düşünerek bunu dışa vurmaları olarak tanımlan-

38 Örneğin Hemedan kuşatmasının zaferle sonuçlanmasının ardından buradaki askerlerin bir kısmı Tebriz'e yönlendirilmiştir. Aynı şekilde Revan'ın fethinden sonra da buradaki yeniçeriler ve diğer kapıkulu askerleri ile Mısır askerleri de Tebriz kuşatması için görevlendirilmişlerdir. Bkz. BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 132, s. 69-70.

39 BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 131, s. 232-233.

40 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 1.

41 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 1; *Mühimme Defteri*, nr. 131, s. 239.

42 O. F. Köprülü, kapıkulu ocaklarında divanıhümayun çavuşlarından çeşitli rütbelerde çavuşların bulunduğunu belirtmektedir. Savaş esnasında bunların ellerindeki topuzlar ile askerin kaçmasına engel olduklarını belirtmektedir. Bkz. Orhan F. Köprülü, "Çavuş," *DİA*, VIII, İstanbul, 1993, s. 237.

maktadır.[43] Osmanlı Devleti'nde ilk olarak 1444'te Edirne'de yaşanan yeniçeri ayaklanması (Buçuktepe) sonraki yüzyıllarda devam etmiştir. Yeniçeri ayaklanmaları genellikle cülus bahşişi, mevaciblerin ayarı düşük parayla ödenmesi ve devlet adamlarının kışkırtmaları sonucu meydana gelmiştir.[44]

Bunlardan başka ordu seferdeyken de isyanlar yaşanmıştır. Seferdeki isyan girişimleri seraskerlerin komutanlığı esnasında yaşanması bir tarafa bizzat padişahların komutasında iken de yaşanmıştır.[45] Doğu seferlerinde; sefer yolunun uzun olması, erzak ve mühimmat sıkıntısı ile maddi beklentiler isyanların başlıca nedenlerini oluşturmuştur. Ayaklanmayı başlatan kıvılcım ise çoğunda ortaktır: Otağ/çadır basmak ya da kurşun atmak.[46]

1724'te kuşatılan Revan Kalesi'nin ele geçirilmesi uzun zaman almıştı. Kuşatma 90 günden fazla devam etmiş ve kaledeki Safevîli idarecilerle uzun süren pazarlıklar neticesinde kale teslim alınmıştır. Hemen sonrasında da buradaki yeniçeriler Tebriz kuşatması için görevlendirilmişlerdir. Olanlar bundan sonra yaşanmıştır. Yeniçerilerden bazıları muhtemelen Tebriz'e görevlendirilmiş olmalarının memnuniyetsizliğiyle maaşlarının kendilerine halen ödenmediğini ve üstelik Acemlerin kuşatma sırasında yeniçeriler için seraskere yüklü miktarda para verdiklerini iddia ederek seraskerin sarayına saldırmış ve onu yaralamışlardır. Ardından paşayı yanlarına alıp yerli ağası Yusuf'un evine götürmüşlerdir.

Bunun yanında asiler Revan hazinesinden 100 kise yani 50.00 kuruşu gasp ederek yandaşlarına dağıtmışlardır. Bu sırada Revan'da bulunan Derviş Mehmed Paşa'nın müdahalesiyle Serasker Ahmed Paşa kurtarılabilmiştir. Asileri takibe alan paşa Üçkilise tarafında bunları yakalamayı başarmış fakat gasp ettikleri 100 kisenin ancak 95'ini toplayabilmiştir. İsyanı başlatan elebaşılar ise idam edilmiştir.[47]

Eyalet Askerleri

Osmanlı Devleti'nin askeri gücünün temelini oluşturan eyalet kuvvetleri içinde tımarlı sipahiler ayrı bir öneme sahiptir. Tımarlı sipahiler tasarruf ettikleri tımarın gelir düzeyine göre sefere katılmakla yükümlüydüler. Bu kapsamda geliri 2.000 akçeye kadar olan tımar sahibi silahlı olarak

43 Virginia H. Aksan, "On Sekizinci Yüzyılda Karadeniz'deki Bir Garnizona Asker Alımı: Özü Kalesi ve Osmanlı Bağlamında Askeri Ayaklanmalar," *Osmanlı İmparatorluğunda İsyan ve Ayaklanma*, Ed. Jane Hathaway, (Çev. Deniz Berktay), İstanbul, 2010, s. 105.

44 Uzunçarşılı, *a.g.e.*, s. 505-521.

45 1514'te Çaldıran Seferinde Yavuz Sultan Selim ordunun başındayken yeniçeriler padişahın otağına kurşun atmışlardır. Bkz. Mustafa Çetin Varlık, "Çaldıran Savaşı," *DİA*, VIII, İstanbul, 1993, s. 193.

46 1626'da Bağdat Kuşatmasındaki yeniçeriler Hafız Ahmed Paşa'nın otağını basmışlardır.

47 Küçük Çelebizâde İsmail Âsım, s. 251-252.

sefere katılmak zorundaydı. Geliri 2.000 akçeye yükseldiğinde sefere bir gulam ve bir oğlan getirmeliydi. 3.000 akçelik bir tımar sahibinin ise bir cebelü getirerek sefere katılması gerekmektedir. Tımar geliri 5.000 akçe olduğunda sefere bir gulam, bir cebelü ve bir çadırla katılmak zorundaydı. Bu durumda tımar sahibi tasarruf ettiği her 3.000 akçe için bir cebelü zeamet sahibi ise her 5.000 akçe için bir cebelü ile sefere katılmalıydı.[48]

Her 1.000 tımarlı sipahi bir alay beyinin komutası altında sefere katılmaktaydı. Alay beyinden başka subaşı, çeribaşı, bayraktar ve çavuş gibi küçük rütbeli görevliler de bulunmaktaydı. Sefer emri alan beylerbeyi ve sancak beyleri bunu alaybeyleri vasıtasıyla tımarlı sipahilere bildirmekteydi. Mazereti olmaksızın sefere katılmayanların dirlikleri elinden alınırken seferde başarı gösterenlerin dirliklerine zam yapılmaktaydı.[49]

İran seferlerinde eyalet askerleri tüm cephelerde görevlendirilmiştir. İlk sefer olan Tiflis Seferinden itibaren Kirmanşah, Revan, Tebriz ve Hemedan seferlerinde ordunun bir kısmını eyalet kuvvetleri meydana getirmiştir. Eyalet kuvvetlerinin seferlere katılma süreçlerine baktığımızda öncelikle seferlere görevlendirildiklerine dair merkezden beylerine emir gönderildiğini görürüz. Bu emir kapsamında hazırlıklar tamamlanınca birlikler başlarında alaybeyleri ve çoğu zaman bağlı bulundukları eyaletin valisi ile birlikte seraskerin yanına ulaşmışlardır. Hatta bu süreci hızlandırmak için merkezden mübaşirler görevlendirilmiştir.

İran seferleri sırasında seferle görevlendirilen eyalet askerleri vali veya sancakbeylerinin kuvvetleri ile birlikte seraskerin yanına ulaşmışlardır. Fakat bazı eyaletlerin büyük ve dolayısıyla asker sayısının fazla olması nedeniyle eyalete bağlı tımarlı sipahiler ve hükümet kuvvetleri daha iyi bir şekilde organizasyon sağlamak üzere başka bir valinin dairesine bağlanmıştır. Örneğin Diyarbekir Eyaleti'nin tımarlıları ve züeması Kars Beylerbeyi Mustafa Paşa'ya, Sivas Eyaleti'nin ise Karahisar-ı Şarkî Mutasarrıfı İbrahim Paşa'ya bağlanmıştır.[50]

Eyalet kuvvetlerinin seraskerin yanına ulaşmasından sonra yoklamaları yapılmıştır. Bu yoklamalar, Defterhane-i Âmire'den seraskere ulaştırılan cebe defterlerindeki kayıtlar üzerinden gerçekleştirilmiştir.[51] Cebe defterleri, tımar icmal defterlerinin eskiyerek kullanılamaz duruma gelmesi nedeniyle seferdeki tımarlı sipahilerin yoklamasının yapılması için defter-

48 Fatma Acun, "Klasik Dönem Eyalet İdare Tarzı Olarak Timar Sistemi ve Uygulanması," *Türkler*, IX, Ankara, 2002, s. 905.

49 Özcan, "a.g.m.," s. 553.

50 BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 131, s. 70.

51 BOA, *Mühimme Defteri*, 131, s. 70.

hane tarafından tımar ruznamçe kayıtlarına göre hazırlanan defterlerdir.[52] Yapılan yoklama neticesinde eksikler tespit edilip defterlere kaydedilmiştir. Örneğin 1723 yılı başlarında Tiflis Seferine çıkmak üzere Kars'ta hazırlıklarını devam ettiren Serasker İbrahim Paşa'nın ordusunda görevlendirilen Van, Diyarbekir, Sivas, Trabzon ve sair eyaletlerindeki züema ve tımarlı sipahilerin yoklaması Kars'ta yapılmıştır.[53]

İran seferleri sırasında genellikle Anadolu'daki eyalet kuvvetleri seferle görevlendirilirken Rumeli'deki eyalet kuvvetleri seferlere katılmamışlardır. Bunun nedeni seferler başladığında Rumeli valisi ile birlikte eyalet kuvvetlerinin Niş Kale'sinin onarım ve muhafazasına memur kılınmış olmalarıdır.[54]

Eyalet askerleri kalelerin ele geçirilmesinden sonra muhafızlık görevi de yapmışlardır. Kale muhafızlığı için Anadolu, Diyarbekir, Erzurum, Karahisar-ı Şarkî, Kars, Maraş, Sivas, Trabzon ve Van eyaletlerindeki kuvvetler görevlendirilmiştir.[55] Örneğin 1723'te Tiflis'in ele geçirilmesinden sonra başta Tiflis Kalesi olmak üzere bölgedeki diğer kalelerin savunması için Çıldır ve Sivas'taki eyalet kuvvetleri görevlendirilirken[56] Hemedan'ın savunulması için Maraş, Karaman ve Adana beylerbeyleri kapı halkları ile emirlerindeki tımarlı sipahiler ve züema görevlendirilmiştir.[57]

Eyalet kuvvetlerinin seferler sırasındaki tutumlarına dair eldeki veriler son derece kısıtlıdır. Daha önceki seferlerde eyalet askerlerinin seferden firarları ile ilgili veriler mevcuttur. Örneğin 1715'te Mora Seferi sırasında 57.000 eyalet askeri firar etmiştir.[58] Bu gibi vakalara seferlerde sıkça rastlamak mümkündür. Ancak İran seferleri sırasında eyalet askerlerinin böylesine büyük çapta bir firarına veya isyanına tanık olunmamıştır. Sadece küçük çapta birkaç girişim yaşanmıştır. Daha önce bahsettiğimiz üzere 1724'teki Tebriz kuşatması kış şartlarının ağırlaşması nedeniyle kaldırılmış ve Serasker Abdullah Paşa ordusuyla Tasuc kasabasında kışlamaya karar vermiştir. Fakat bu karar bazı askerler tarafından hiç hoş karşılanmamıştır. Çünkü Birecik, Halep ve Musul alaybeyleri birliklerindeki eyalet askerleriyle Tasuc'da kışlamak yerine kendi memleketlerine dönmek istemişlerdir. Alaybeylerinin bu tavırlarının ordu içinde birtakım dedikodulara sebebiyet

52 Erhan Afyoncu, "XVII. Yüzyıl Osmanlı Bürokrasisinde İki Yeni Defter: Cebe ve Derdest Defterleri," *Tarih İncelemeleri Dergisi*, Sy. XV, 2000, s. 221-221.

53 BOA, *Mühimme Defteri*, 131, s. 70.

54 BOA, *Mühimme Defteri*, 131, s. 114.

55 Bu görevlendirmeler için bkz. BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 131, 132.

56 BOA, *Mühimme Defteri*, 132, s. 115-116.

57 BOA, *Mühimme Defteri*, 132, s. 120.

58 Ertaş, *a.g.e.*, s. 231.

verme ihtimali göz önünde bulundurularak kendileri hemen görevlerinden alınmıştır.[59]

Kapı Halkları

Kapı halkı, devlet adamlarının sivil ve resmi her türlü işini gören adamlarına denilmektedir. 16. yüzyılın ikinci yarısından sonra bunların sayısında artış yaşanmıştır. Bunun nedeni savaşlar sonrasında boşta kalan grupların taşradaki paşalar tarafından kapı halkı olarak istihdam edilmesinden kaynaklanmıştır. Çünkü kalabalık kapı halkına sahip olmak aynı zamanda güç ve ihtişamın bir göstergesiydi.[60]

İran seferlerinde kapı halklarının durumuna baktığımızda öncelikle şunu söylemek gerekir ki seferle görevlendirilen valiler, mutasarrıflar ve hükümetlerin hâkimleri sefere kapı halklarıyla birlikte katılmak zorundaydılar. Konuyla ilgili İstanbul'dan gönderilen emirler incelendiğinde bu hususa özellikle vurgu yapıldığı görülmüştür. Nitekim sefer kararı alınmasından hemen sonraki süreç takip edildiğinde başta serasker tayin edilen valinin kendi kapı halkları olmak üzere öncelikle civardaki vali ve mutasarrıfların kapı halkları sefere iştirakla görevlendirilmişlerdir. Örneğin Tiflis seraskeri tayin edilen Erzurum Valisi İbrahim Paşa Kars'ta kışlarken sefer hazırlıkları kapsamında başta kendi kapı halkı olmak üzere Mahmudî hükümeti hâkimi, Van, Diyarbekir, Sivas ve Trabzon eyaletleri valileri sefere kapı halkları ile birlikte görevlendirilmişlerdir.[61] Tebriz Seferinde ise Van Valisi Abadullah Paşa'nın serasker tayin edilmesi dolayısıyla kendi kapı halkından başka Kayseri Sancağı ile Kengiri/Çankırı Sancağı mutasarrıfları kapı halkları ile birlikte sefere memur edilmişlerdir.[62] Yine Bağdat Valisi Hasan Paşa'nın 1723'te Kirmanşah seraskeri tayin edilmesiyle Şehrizor valisi kapı halkıyla paşanın yanına görevlendirilmiştir.[63]

Sefer kararının alınmasıyla birlikte yerel yöneticiler kapı halkları ile birlikte serasker hareket etmeden önce orduya katılmışlardır. Fakat İran seferlerinin kendi içindeki farklılıklar nedeniyle bazen ordu sahraya ulaşmışken hatta kuşatma başlamışken de yeni katılımlar gerçekleşmiştir. Örneğin Revan kuşatmasının başlamasından sonra Anadolu Valisi Osman Paşa eyalet askerleri ve kapı halkıyla orduya katılmıştır.[64]

59 Bu hususla ilgili olarak bkz. Fehameddin Başar, *Osmanlı Eyâlet Tevcihâtı (1717-1730)*, TTK, Ankara, 1997, s. 215, 245, 250-251.

60 Ayrıntılı bilgi için bkz. Mehmet İpşirli, "Kapı Halkı," *DİA*, XXIV, İstanbul, 2001, s. 343-344.

61 BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 131, s. 62-69, 84.

62 BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 131, s. 232.

63 BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 131, s. 231.

64 M. Münir Aktepe, *1720-1724 Osmanlı-İran Münasebetleri ve Silahşör Kemani Mustafa Ağa'nın Revan Fetih-namesi*, İstanbul, 1970, s. 47.

Bundan başka İran seferlerinin aynı anda birkaç cephede birden devam etmiş olması nedeniyle bazen mutasarrıflar veya beylerbeylerinin görev yerlerinde değişiklikler yapılmıştır. Cephelerden gelen talepler çerçevesinde durum değerlendirmesi yapılarak bu değişiklikler organize edilmiştir. Örneğin Karaman Beylerbeyi Mehmed Paşa kapı halkı ve iki bin nefer ile önce Hemedan Seferinde görevlendirilmişken Tebriz'deki durum göz önünde bulundurularak Mehmed Paşa'nın kuvvetleri Tebriz Seferine kaydırılmıştır.[65]

İran seferlerinin ilk halkası olan Tiflis Seferinden sonra Osmanlı Devleti üç cepheden Safevî topraklarına girme kararı almıştır. Bu nedenle hem yerel kuvvetler hem de kapıkulları üç cepheye birden dağıtılmıştır. Bu doğrultuda cephelerde daha fazla sayıda asker bulundurmak için valiler ve mutasarrıflara, sefere katılırlarken yanlarında getirmekle yükümlü oldukları kapı halklarının sayısını artırmaları tavsiye edilmiştir. Bu nedenle olsa gerek valiler ve mutasarrıflar sefere gelirken yanlarında kapı halkları ile birlikte levent de getirmişlerdir. Bu leventlerin sayısı vali ve mutasarrıflara göre değişiklik göstermiştir. Örneğin Hemedan Seraskeri Ahmed Paşa'nın ordusuna Şehrizor Valisi Mustafa Paşa kapı halkı ve 800 nefer levent, Karahisar-ı Şarkî mutasarrıfı kapı halkı ve 100 nefer ve Kırşehir mutasarrıfı kapı halkı ve 50 nefer levent ile sefere katılmıştır.[66]

Yerel idarecilerden kapı halklarının sayısını artırmaları istenirken aynı zamanda kapı halkına dahil edilen kişilerin hangi niteliklerde olması gerektiği de belirtilmeden geçilmemiştir. Levent yazılırken olduğu üzere kapı halkına dahil edilecek kişilerin de seçkin ve silahlı kişilerden meydana gelmesi öğütlenmiştir.

Seferberlik emri alan yerel idarecilerin kapı halkları ile birlikte ivedi olarak sefere katılabilmesi için öncelikle kapı halklarının techizini tamamlaması gerekmekteydi. Bunun için gereken para imdad-ı seferiyye vergisi ile karşılanmıştır.[67] Bilindiği üzere bu vergi ilk defa Osmanlı Devleti'nin mali sıkıntılar içinde bulunduğu 17. yüzyılın sonlarında sefer masraflarını karşılamak üzere konulmuştur. 18. yüzyılın başlarından itibaren de imdad-ı seferiyye ve imdad-ı hazeriyye olarak ikiye ayrılan bu vergiler düzenli hale getirilmiştir. İmdad-ı seferiyye savaş yıllarında bir defa da toplanan bir vergi olmasına karşın imdad-ı hazeriyye barış dönemlerinde taksitle toplanan ve imdad-ı seferiyyenin yarısı oranında bir vergidir.[68]

65 BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 132, s. 5.

66 BOA, *C.AS.*, nr. 3379.

67 Bununla ilgili olarak bkz. BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 131, s. 70, 76, 77, 84.

68 Ayrıntılı bilgi için bkz. Ahmet Tabakoğlu, "İmdâdiyye," *DİA*, XXII, İstanbul, 2000, s. 221-222.

İran seferleri sırasında ise bu vergiler belirtilenden farklı oranda tahsil edilmiştir. Sefer dolayısıyla devlet, ek mali yükümlülükler ile reayanın zor durumda kalmasının önüne geçmek için imdad-ı hazeriyeye yarısı oranında zam yapmıştır. Dolayısıyla reayadan ayrıca bir imdad-ı seferiyye talep edilmemiştir. Örneğin Diyarbekir Valisi Ahmed Paşa Tiflis Seferi ile görevlendirilmiş ve paşanın sefer hazırlıklarını karşılamak için Diyarbekir Eyaleti'nden o yıl taksitle toplanan toplam 20.000 kuruş imdad-ı hazeriyeye 10.000 kuruş zam yapılmış ve vergi bu şekilde tahsil edilmiştir.[69]

Sefere katılan beylerbeyleri ve mutasarrıfların kapı halklarının sayısı hakkında elimizde kesin bilgiler mevcut değildir. Sadece Çelebizâde bazı vali ve mutasarrıfların yanlarında mevcut olan kapı halklarının sayısını vermektedir. Örneğin 1725'te Tebriz'in ikinci kez kuşatılmasına katılan Rakka Valisi Osman Paşa'nın kapı halkının sayısı 800 civarındadır.[70] Fakat buna karşın çok az sayıda kapı halkı ile sefere katılan görevliler de yok değildir. Örneğin Hınıs Livası Mutasarrıfı Hasan Bey 1723'teki Tiflis ve Gence Seferine sadece 12 adamla katılmıştır. Bunun üzerine mutasarrıf görevden alınmıştır. Bazı idareciler ise seferle görevlendirilmiş olmalarına rağmen sefere katılmamışlardır.[71]

Miri Leventler

Leventler deniz ve kara leventleri olmak üzere iki kısımdan meydana gelmektedir. Deniz leventleri Osmanlı donanmasının savaşçı gücünü, kara leventleri vezir veya beylerbeyinin yanlarında bulundurdukları kuvvetleri teşkil etmektedir.[72] Bu kısımda ele alınacak olan ve İran seferlerinde adlarına sıkça rastlanılan kara leventleridir.

Miri leventler, asker ihtiyacını karşılamak amacıyla piyade ve süvari olmak üzere halktan toplanılan ve masrafları devlet tarafından karşılanan askerlerdir. Bayrak adı verilen bölüklerden oluşan bu askerlere bahşiş ve ulufe verilmiştir.[73] Leventler doğrudan seferde görev aldıkları gibi bazen kale muhafızlığı görevinde de istihdam edilmişlerdir.[74]

69 BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 131, s. 70. Bu konu sefer finansmanı kısmında ayrıntılı olarak ele alınacaktır.
70 Küçük Çelebizâde İsmail Âsım, s. 276.
71 Başar, *a.g.e.*, s. 85, 115.
72 İlgürel, bu leventlerin bağlı bulundukları beylerbeyi veya vezirin ölümü ya da görevden alınmasıyla kapısındaki bu askerlerin sahipsiz kaldığını ve bunların daha sonraları Anadolu'da büyük huzursuzluklar çıkardığına vurgu yapmaktadır. Bkz. Mücteba İlgürel, "Levent," *DİA*, XXVII, Ankara, 2003, s. 150.
73 Mustafa Cezar, *Osmanlı Tarihinde Levendler*, İstanbul, 1965, s. 344-363.
74 BOA, *MAD*, nr. 17915, s. 3, 38.

İran seferlerinde muharebede ve ele geçirilen kalelerin savunulmasında görevlendirilmek üzere hem piyade hem süvari leventi yazılmıştır.[75] Bunun için sancak mutasarrıfları, muhassıllar ve mübaşirler görevlendirilmiştir.[76]

Görevlilerin leventleri seçerken gelişigüzel bir yaklaşım içinde olmadıkları anlaşılmaktadır. Çünkü gönderilen emirlerde levent yazılacak kişilerin belli başlı özelliklere sahip olmaları gerektiği vurgulanmıştır. Bu özellikler: "Yarar, tuvana, güzîde, harb ü darba kâdir, tüfeng-endâz, şecî ve bahâdır" olmalarıdır. Bunun yanı sıra bazı belgelerde levent olarak yazılmaması gereken kişiler de sıralanmıştır. Bunlar: "ihtiyar, sabî ve alîl" olanlardır.[77] Görüldüğü üzere levent seçilirken mümkün olduğunca iyi silah kullanan, genç ve cesur kimselere öncelik verilmiştir.

Leventler bayraklar halinde teşekkül ettirilmiştir. Her bayrak genellikle 50 kişiden meydana gelmiştir. Bayrakların başında birer zabitan/bölükbaşı görevlendirilmiştir. Bölükbaşılara aynı zamanda leventlere ödenecek olan bahşiş, ulufe ve zahire bahaları verilmiş ve bunun için bölükbaşıların kefilleri alınmıştır.[78]

Leventler ağırlıklı olarak Anadolu'dan yazılmakla birlikte az bir kısmı Rumeli'den yazılmıştır. Sefer mahalline oldukça uzak olmasına rağmen Rumeli'den levent yazılması Anadolu'daki askerlerin büyük bir kısmının seferde olmasından kaynaklanmıştır.[79] İran seferleri sırasında Anadolu'da; Alaiye, Amasya, Bozok, Biga, Çankırı, Çarsancak, Çorum, Diyarbekir, Hamid, İçil, Karesi, Kilis, Kuruçay, Malatya, Maraş, Mardin, Menteşe, Sivas, Siverek, Teke'den piyade ve süvari leventi yazılmıştır. Rumeli'de ise İlbasan, Dukakin, Köstendil, Sarıgöl, Selanik, Serez[80] ve Bosna'dan levent yazıldığı tespit edilmiştir. Bu tablo leventlerin oldukça geniş bir coğrafyadan seçildiğini göstermektedir.

75 Örneğin Hemedan Seraskeri Ahmed Paşa hem muharebe hem de muhafaza hizmetinde istihdam edilmek üzere çok sayıda piyade askerine ihtiyacı bulunduğunu belirtmiş ve bu doğrultuda Diyarbekir havalisinde (Çermik, Bucak ve Siverek) ile Kilis civarından 2.000 nefer tüfekli piyade leventi temin edilmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 14351, s. 112.

76 BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 8, 170.

77 BOA, *MAD*, nr. 14351, s. 109.

78 *EŞS*, nr. 1230, s. 25.

79 Örneğin Köstendil Sancağı'ndan miri piyade leventlerinin yazılması aslında Kazdağı çevresinde istenilen miktarda levent askeri temin edilememiş olmasından kaynaklanmıştır. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 152.

80 Serez, Yunanistan'da Doğu Makedonya'da Nestos (Mesta Karasu) ve Strymon (Struma-Karasu) nehirleri arasındaki ovada Menoikion (Çayırlı Balkan) dağının eteklerinde kurulmuştur. Şehir, kaynaklarda Siroz olarak da yer almaktadır. 15. yüzyılın ortalarından itibaren Türk nüfusun iskân edildiği şehrin nüfusu 1478'de yaklaşık 5.000 kişiye ulaşmıştır. Bölgenin tarımsal üretimi buğday, arpa, pirinç ve pamuktur. Bkz. Evengelia Balta, "Serez," *DİA*, XXXVI, İstanbul, 2009, s. 556-557.

Sefer dolayısıyla levent yazılırken bazı bölgelere özellikle işaret edilmiş ve gönderilen emirlerde öncelikle buralardan levent yazılması vurgulanmıştır. Bunlar; Anadolu'da Kazdağı leventleri, Rumeli'de Evlâd-ı Fâtihân taifesidir. Muhtemelen Kazdağı leventleri ve Evlâd-ı Fâtihân leventleri daha önceki seferlerde göstermiş oldukları yiğitlik dolayısıyla öncelikle tercih edilmişlerdir. Nitekim 1725 baharında gerçekleştirilecek Tebriz kuşatınası için Anadolu'dan yazılması istenen 40 bayrak leventin tamamının Kazdağı civarından seçilmesi istenmiştir. Bunun gerekçesi ise belgedeki orijinal haliyle şu şekilde açıklanmıştır: "...cümlesi harb ü darba kâdir ve tuvana ve bahâdır ve tâmm'üs silâh güzîde yiğitlerden intihâb iderek Kazdağı yiğitleri cümleden pâk ve güzîde olmağla..."[81]

18. yüzyıl öncesinde Kazdağı ve çevresinden donanma için asker yazıldığı bilinmektedir. Nitekim Sakız Adası için yapılan seferde bu bölgeden temin edilen leventler görev yapmış ve yiğitlikleri ile nam salmışlardır.[82] Fakat piyade leventleriyle ilgili böyle bir durumun söz konusu olduğuna dair elde kanıt mevcut değildir. Anlaşılan Kazdağı ve çevresi hem donanma hem kara ordusu için seçkin askerler barındırıyordu. Kazdağı leventlerinin yiğitliklerinden övgüyle bahsedilmesi bunu doğrulamaktadır. Burada değinilmesi gereken bir konu da "Kazdağı leventleri" tabirinin ne ifade ettiği meselesidir. Çünkü 1230 numaralı Edremit şer'iyye sicilinde yer alan hüküm dikkatle okunduğunda bu tabirin bir mevki veya yer ismine vurgu yapmadığı, Kazdağı levenleri denince yalnızca Kazdağı civarındaki kazalardan değil Batı Anadolu'nun tamamından sağlanan leventler kastedildiği anlaşılmaktadır.

> Kazdağı kazaları olan Biga ve Karesi ve Menteşe sancakları ve Bergama kazasından ve Karabigadan ve Ezine ve havalisinden tahrîr...[83]

Yukarıda belirtildiği üzere levent yazılırken tercih edilen bir diğer grup Rumeli'deki Evlâd-ı Fâtihân taifesidir.[84] Evlâd-ı Fâtihân Rumeli'nin fethi sırasında Anadolu'dan bu bölgeye iskân edilen Türkleri tanımlamaktadır. Fakat burada kastedilen bu tanımdan daha farklı bir kavram olsa gerektir. Çünkü 17. yüzyılın sonunda Rumeli'deki yörük grupları, gerek fetih ruhunun yeniden canlandırılması gerekse savaşlarda insan gücü elde et-

81 *EŞS*, nr. 1230, s. 25.
82 Sakız Adası üzerine yapılan seferde Kazdağı yiğitlerinden asker gönderilmiştir. Bkz. Defterdar Sarı Mehmed Paşa, *Zübde-i Vekayiât*, Haz. Abdülkadir Özcan, TTK, 1995, s. 496.
83 *EŞS*, nr. 1230, s. 25.
84 BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 10.

mek amacıyla, evlâd-ı fâtihân adı altında Rumeli'nin sağ, sol ve orta kolunda yeniden teşkilatlandırılmıştır. Bunlar sefere gitmek üzere doğrudan eşkinci ya da piyade olarak kaydedilmişlerdir.[85] 1724'te Rumeli'de bunların toplam 6.721 nefer olduğu tespit edilmiştir. Bu piyadeler bir taraftan Azak Kalesi muhafızlığına[86] bir taraftan da İran seferlerine görevlendirilmişlerdir.

Sefer dolayısıyla Selanik, Sarıgöl ve Serez sancaklarından Evlâd-ı Fâtihândan levent yazılmıştır.[87] Bundan başka Rumeli'den piyade leventi yazılması için itibar edilen bir diğer grup Arnavut taifesidir. Çünkü İran seferleri için İlbasan ve Dukakin sancaklarından beş yüzer nefer piyade leventleri emir doğrultusunda buradaki Arnavutlardan temin edilmiştir.[88] Osmanlı Devleti'nin bu talebinin geçmişe dayanan özel bir nedeni olmalıdır. Dukakin ailesi İşkodra'nın batısında Drin Irmağı kavisinde yaşayan soylu bir aile olup Osmanlı Devleti'nin Arnavutluk harekâtı esnasında bu ailenin bir kısmı İslamiyeti kabul ederek Osmanlı hizmetine girmişlerdir. Müslüman olan Ahmed Bey'e Dukakin Sancakbeyliği verilmiştir.[89] Bundan dolayı olsa gerek Osmanlı Devleti kendisine sadakatini bildiren bu sancaktan İran seferlerine asker yazılmasını istemiştir.

Seferde görevlendirilmek üzere seçilen leventlere bahşiş ve ulufe verilmiştir. Mustafa Cezar; bir defaya mahsus olmak üzere verilen bahşiş ile piyade leventlerin silahını, süvarilerin ise silah ve atını temin ettiklerini belirtmektedir.[90] Bundan dolayı olsa gerek İran seferlerinde verilen bahşişin miktarı leventlerin piyade ve süvari olmalarına göre değişmiştir. Nitekim seferler sırasında piyade leventlere on ikişer kuruş bahşiş verilirken süvarilere on beşer kuruş bahşiş verilmiştir.[91]

Burada değinmemiz gereken bir diğer husus bahşiş miktarlarına seferin ilerleyen safhalarında zam yapılmış olmasıdır. Bu zamla birlikte pi-

85 Yusuf Halaçoğlu, "Evlâd-ı Fâtihân," *DİA*, XI, İstanbul, 1995, s. 524-525.

86 BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 132, s. 326.

87 "...lâkin Anadolu tarafından olan asâkir bu sene-yi mübârekede seferde bulunduklarından kışlakdan alıkonulmamağla neferât-ı mezbûrenin Rumili cânibinden tahrîr ittirilmesi iktizâ' idüb ve hâlâ evlâd-u fâtihân zâbiti Kara Ahmed zide mecidi mârifetiyle ve sen ki kapucıbaşı mûmâileyhsin senin nezâretinle evlâd-u fâtihân tâifesinden harb ü darba kâdir şecî ve bahâdır kimesnelerden bin nefer piyade levendâdı tahrîr..." Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 10.

88 BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 8-9. Dukakin 1522'de Balkanlar'da İskenderiyye Sancağı'na bağlı bir kazadır. Bkz. Enver Çakar, "Kanuni Sultan Süleyman Kanun-Nâmesine Göre 1522'de Osmanlı İmparatorluğu'nun İdari Taksimatı, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C. 12/Sayı: 1, Elazığ, 2002, s. 270.

89 http://ekitap.eyup.bel.tr:9600/sempozyum/eyup05/29_Nejat_Eralp.pdf

90 Cezar, *a.g.e.*, s. 353-54.

91 BOA, *MAD*, nr. 14351, s. 199; *A.E. III. Ahmed*, nr. 13703.

yadelerin bahşişi 15 kuruşa, süvarilerin bahşisi ise 20 kuruşa çıkmıştır.[92] Görüldüğü gibi 1725'te piyadelerin bahşişi üç kuruş, süvarilerin bahşişi beş kuruş artmıştır.

Leventlerin bahşişlerine yapılan zammın nedenine gelince, 1725'te Tebriz Seferi için Aydın, Saruhan, Karesi ve Biga sancakları ile Bergama ve Tuzla civarından on ikişer kuruş bahşiş ile 2.000 nefer piyade leventi tahrir etmek üzere memurlar görevlendirilmiştir. Fakat memurlar istenilen miktarda leventin tahririnde güçlük yaşamışlardır. Sefer mesafesinin uzunluğu nedeniyle piyade leventi olarak orduya katılmaya kimse rağbet etmemiştir. Durumun İstanbul'a bildirilmesinden sonra bahşişlere üçer kuruş zam yapılmak zorunda kalınmıştır.[93] Bahşiş miktarının artırılmasına yönelik talepler aynı zamanda bahşişin teşvik edici özelliğinin de bir kanıtıdır. Süvari leventlerinin bahşişlerindeki artış ise muhtemelen piyadelerin bahşişlerine paralel olarak gerçekleşmiştir. Zira 1725 yılı Ağustosunda Hemedan Kalesi ve civarının kışın savunulması için Bolu, Kastamonu, Ankara, Çankırı ve Beypazarı civarından yazılacak olan 1.000 nefer süvari leventinin her birine yirmişer kuruş bahşiş verilmiştir.[94]

Bunun yanında leventlere aylık maaş/ulufe verilmiştir. Bunun miktarı her levent için piyade ve süvari olmaları ayırt edilmeksizin 2,5 kuruş olmuştur. Bahşişlere zam yapılmasına rağmen ulufelerin miktarında herhangi bir değişiklik olmamıştır. Nitekim Cezar, 17. yüzyılda da ulufelerin 2,5 kuruş olduğunu ve altı aylık peşin verildiğini belirtmektedir.[95] Ancak Cezar'ın bu tespiti İran seferlerinin tüm safhalarında geçerli değildir. Çünkü levent tahrirleri ile ilgili belgeler incelendiğinde ulufelerin bazen altı bazen üç bazen de iki aylık peşin verildiği tespit edilmiştir. Örneğin Selanik, Serez ve Sarıgöl civarından tahrir olunan leventlerin üçer aylık ulufeleri peşin ödenirken Bosna'dan tahrir olunan leventlerin altışar aylık ulufeleri peşin ödenmiştir.[96] Yine Çermik, Bucak, Siverek ve Kilis civarından tahrir olunan leventlerin her birine üçer aylık; Kastamonu, Beypazarı, Çankırı ve Ankara civarından tahrir olunan leventlere ise altışar aylık ulufeleri peşin ödenmiştir.[97] Bunun yanı sıra Tebriz Kalesi'ni kuşatmaya alan Osmanlı ordusundaki piyade sayısını artırmak amacıyla Hakkâri'den temin edilen 2.000 nefer leventin her birine ikişer aylık ulufeleri peşin ödenmiştir.[98]

92 Hemedan Seraskeri Ahmed Paşa'nın maiyetinde bulunmak üzere Anadolu'dan tahrir olunan süvari leventlerinin her birine 20'şer kuruş bahşiş verilmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 17915, s. 54.

93 BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 168.

94 BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 378.

95 Cezar, *a.g.e*, s. 356.

96 BOA, *A.E. III. Ahmed*, nr. 13703; *MAD*, nr. 14351, s. 108; *EŞS*, nr. 1230, s. 25; *MAD*, nr. 3375, s. 182-83.

97 BOA, *MAD*, nr. 14351, s. 112; nr. 3606, s. 378.

98 BOA, MAD, nr. 3606, s. 20.

Leventlere maaşlarına ilaveten "ondalık" adı altında bir ödeme daha yapılmıştır. Bu miktar kendilerine peşin olarak verilen üç veya altı aylık maaşlarının onda biri oranında olmuştur. Örneğin Tebriz Seferi dolayısıyla Anadolu'dan yazılan 500 levente üç aylık maaşlarının toplamı olan 3.750 kuruşa ek olarak ondalık adı altında 375 kuruş daha ödeme yapılmıştır.[99]

Leventlerin yiyecekleri, çadır, mühimmat ve eşyalarını taşımak üzere tahsis edilen nakliye vasıtalarının ücretleri devlet tarafından karşılanmıştır. Leventlerin çadır ve sair mühimmatları tahrir oldukları bölgeden satın alınırken bazen çevre kazalardan alındığına da rastlanmıştır. Örneğin Çermik, Bucak, Siverek ve Kilis'ten tahrir olunan piyade leventlerinin çadır ve sair mühimmatları Halep ve Kilis civarından satın alınmıştır.[100] Bunun yanında leventlere muhtemelen tahrir oldukları sancak ve kazaların cepheye olan mesafeleri göz önünde bulundurularak iki, üç ve dört aylık olmak üzere "zahire baha" adı altında ödeme yapılmıştır. Mesela Mardin'den tahrir olunan piyade leventlerine iki aylık, Diyarbekir ve Kilis civarından tahrir olunan leventlere üç aylık, Aydın ve çevresinden tahrir olunan leventlere ise dört aylık zahire bahası verilmiştir.[101]

Leventler yazıldıktan sonra her bayrak için başbuğ, bölükbaşı ve kethüda tayin edilmiştir. Levent tahririne memur olan görevlilere gönderilen emirlerde leventlerin yol boyunca uğradıkları kazalarda/menzillerde nasıl davranmaları gerektiği ayrıntılı olarak izah edilmiştir. Ayrıca yollarda firar eden leventlerin tespiti için seraskerin yanına vardıklarında yoklama yapılacağı ve eksik olanların bahşiş, ulufe ve zahire bahalarının yoklamadaki tüm leventlerden tahsil edileceği konusunda da gerekli uyarılar yapılmıştır. Bu durumda leventlerin kontrol altında tutulmaları ve reayaya zulmetmemeleri için başbuğ ve kethüdalara büyük görev düşmekteydi.[102]

İran seferleri sırasında Anadolu'dan tahrir olunan leventler menzil güzergâhlarını takip ederlerken Rumeli'den tahrir olunan leventlerin güzergâhları biraz farklılık göstermektedir.

99 BOA, *MAD*, nr. 18105, s. 4.
100 BOA, *MAD*, nr. 14351, s. 112.
101 Anadolu Eyaleti'nden 2 bin nefer piyade levent temin edilirken bunlara dört aylık zahire bahaları verilmiştir. Bkz. *EŞS*, nr. 1230, s. 25; BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 172-173; nr. 14351, s. 112.
102 *EŞS*, nr. 1230, s. 25.

Tablo 4.3. Rumeli'den Temin Edilen Leventlerin Sevk Güzergâhları

Eyalet-Sancak-Kaza	Sevk Güzergâhı	Cephe
Dukakin-İlbasan	Gelibolu-Anadolu	Tiflis
Selanik-Sarıgöl-Serez	Bergos-Trabzon	Tebriz
Köstendil	Selanik-İzmir	Tebriz
Bosna	Selanik-İskenderun	Bağdat/Hemedan
Yanya	Gelibolu-Anadolu	Hemedan

Yukarıdaki tabloda görüldüğü üzere İran seferleri esnasında Rumeli'den; Bosna, Dukakin, İlbasan, Selanik, Serez, Sarıgöl ve Köstendil civarından levent temin edilmiştir. Tüm bu leventler cephelere ulaştırılırken farklı yollar takip edilmiştir. Dukakin ve İlbasan civarından yazılan Arnavut piyadeleri Gelibolu İskelesi üzerinden Anadolu'ya geçmiş ve menzil güzergâhını takiben görev yerlerine ulaşmışlardır. Selanik, Sarıgöl ve Serez taraflarından temin edilen evlâd-ı fâtihân leventleri Bergos İskelesi üzerinden gemilerle önce Trabzon İskelesi'ne buradan da karayoluyla sefer mahalline ulaştırılmışlardır. Yine Köstendil Sancağı'ndan yazılan piyade leventleri Selanik'ten gemilere bindirilip İzmir'e ulaştırılmışlardır.[103] Son olarak Hemedan Seraskeri Ahmed Paşa'nın asker ihtiyacını karşılamak üzere Bosna Valisi Abdullah Paşa tarafından tahrir olunan 2.000 nefer piyade leventi önce karayoluyla Selanik'e ardından burada bekletilen kalyonlarla İskenderun İskelesi'ne ulaştırılmışlardır.[104]

Cephelerde sefere katılan leventlerin her birine ait sayısal verilere ulaşmak oldukça güçtür. Ancak şu bir gerçektir ki 17. yüzyıldan itibaren askeri sistemde meydana gelen çözülmenin neticesinde tımarlı sipahilerin sayıca azalmasıyla onların yerini piyade ve süvari leventlerinin almaya başladığı açıkça görülmektedir. Çünkü İran harekâtının hemen her safhasında leventler görevlendirilmiştir. Ancak miri levent yazılırken bazen problemle karşılaşılmamış değildir. Her ne kadar orduya levent yazılan askerlere bahşiş ve ulufe verilmişse de bazı kazalar orduya levent vermek istememiştir. Örneğin Aydın muhassılı Tebriz kuşatması için Edremit kazasından 2 bayrak 100 nefer levent yazmak istemiştir. Fakat Edremit âyanından Hacı Hüseyin muhassılın bu talebine muhalefet etmiş ve üstelik civar kazalardan levent yazılmasına da engel olmuştur. Bunun üzerine İstanbul durumdan haberdar edilmiştir. Neticede İstanbul'dan gönderilen emirde; Hacı Hüseyin'i cezalandırmak için Edremit'ten tahrir olunacak iki bayrak leventin

103 BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 169.
104 BOA, *MAD*, nr. 14351, s. 108.

masraflarının Hacı Hüseyin tarafından karşılanması ve ilaveten bu askerlere kendisinin başbuğ tayin edildiği bildirilmiştir. Ancak Hacı Hüseyin firar etmiştir.[105] Bu tür muhalif tavırların Osmanlı coğrafyasındaki diğer kazalarda yaşanıp yaşanmadığı kesin olmamakla birlikte İran seferleri esnasında reayadan levent yazılması bazı yerlerde pek de hoş karşılanmamıştır.

Serdengeçtiler

Serdengeçtiler, düşman ordusu içine dalmak veya kuşatılan kaleye girmek için fedai yazılan askerlerdir. Bunlara aynı zamanda "dalkılıç" ya da "ölüm eri" denilmekte olup 16. yüzyılda genellikle gönüllü yeniçerilerden yazılmışlardır. Bu yüzyılın sonlarına doğru asker ihtiyacını karşılayabilmek amacıyla taşradaki eyalet ve sancaklardaki tımarlılardan da serdengeçti alınmıştır. Meydan savaşlarından başka kale kuşatmalarında da görev alan serdengeçtilerden sağ dönenlerin maaşlarına zam yapılır ve ayrıca serdengeçti ağası olarak taltif edilirlerdi.[106] Bunlara yayabaşılık, bölükbaşılık, zağarcılık, sekbanlık, solaklık, sipahilik ve kapıcılık gibi görevler verilmekteydi.[107]

İran seferlerine baktığımızda serdengeçtilerin hemen tüm cephelerde görev aldığı görülmektedir. Seferlerin kale kuşatmaları biçiminde cereyan ettiği düşünüldüğünde serdengeçtilerin varlığı yadsınamaz. Serdengeçtiler bunun yanı sıra kalelerin muhafazlık hizmetinde de istihdam edilmişlerdir. Örneğin 1724 başında Tiflis Kalesi'nin korunması için Erzurum ve Sivas eyaletleriyle Çankırı, Canik, Çorum ve Kastamonu sancaklarından 50 serdengeçti bayrağının hazırlanması emredilmiştir.[108] Aynı şekilde İbrahim Paşa'nın Tiflis Seferi ile görevlendirilmesiyle birlikte Erzurum, Van ve Erzincan kalelerinde bulunan serdengeçti ağaları ile mütekaid serdengeçtiler seferle görevlendirilmişlerdir.[109] Görüldüğü gibi serdengeçtiler hem cephe ardındaki kalelerde hem de yeni ele geçirilen kalelerde muhafızlık görevinde bulunmuşlardır.

Serdengeçtiler bayraklar halinde teşkilatlanmıştır. A. Özcan, serdengeçti bayraklarının 120 neferden müteşekkil olduğunu ve bunların 10-20 akçe arasında yevmiye aldıklarını belirtmektedir.[110] İran seferlerinde ise bayraklardaki serdengeçti sayısı sabit olmayıp 100, 120 ve 150 arasında değişmiştir. Örneğin Tebriz Seraskeri Abdullah Paşa'nın maiyetinde olmak

105 *EŞS*, nr. 1230, s. 26, 35.
106 Abdülkadir Özcan, "Serdengeçti," *DİA*, XXXVI, İstanbul, 2009, s. 554; Pakalın, *a.g.e.*, III, s. 181-182.
107 Serdengeçtilerden hayatta kalanlar bir imtiyaz olarak serdengeçti kavuğu adıyla bir kavuk giyerlerdi. Bkz. İ. Hakkı Uzunçarşılı, *Kapıkulu Ocağı*, I, s. 376.
108 *AŞS*, nr. 32, s. 76.
109 BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 130, s. 463.
110 Özcan, "a.g.mad.," s. 554.

üzere Malatya, Harput, Divriği ve Arapkir taraflarından yazılan serdengeçti bayrakları 100'er neferden müteşekkil iken 1724 Mayısında Hemedan Seraskeri Ahmed Paşa'nın yanına İstanbul'dan gönderilen serdengeçti bayrakları 120'şer neferden müteşekkildir.[111]

İran seferlerinde Osmanlı Devleti'nin üç cephede birden savaşa girişmesi seraskerlerin ordusunda asker sayısını artırmak gereğini ortaya çıkarmıştır. Bu doğrultuda başta Anadolu'daki eyalet ve sancaklardan, serdengeçti bayraklarına sıklıkla asker yazılmıştır. Bu kapsamda her bayrağın başında atik ve mütekaid serdengeçti ağaları bulunmak üzere yeniçerilerden ve kul oğlanlarından serdengeçti yazılmıştır. Bunların dışında özellikle de reayadan serdengeçti yazılmaması hususunda görevliler sık sık uyarılmıştır.[112]

İran seferlerinde Rumeli'den serdengeçti yazılmamıştır. Serdengeçtiler, İstanbul ve Anadolu'dan temin edilmişlerdir. Anadolu'da serdengeçti yazılan yerler; Harput Karaman Ereğlisi, Kayseri, Kilis, Malatya, Tarsus ve Tokat'tır.

Serdengeçti bayraklarının başında bir yüzbaşı, alemdar ağa, alemdar, başçavuş, çavuş ve çavuş-u alem adı altında görevliler yer almıştır.[113] Ayrıca serdengeçti ağası ile birlikte tüm bayrakların başında *Baş Serdengeçti Ağası* bulunmaktaydı.

Serdengeçtiler yeniçeriler ve kul oğlanlarından yazılmışlardır. Çoğunlukla piyade askelerinden meydana gelmiş olan serdengeçtiler arasında süvariler de bulunmaktaydı. Bunlar kayıtlarda; *serdengeçdiyan-ı silâhdâr* ve *serdengeçdiyan-ı sipâh* olarak yer almıştır. Örneğin Revan Seraskeri Ahmed Paşa'nın talebi doğrultusunda 1725'te Anadolu'nun sol kolundan 30 bayrak serdengeçti yazılırken Şirvan tarafına nizam vermek üzere görevlendirilen Mustafa Paşa'nın yanına 500 nefer silahdar serdengeçtisi yazılmıştır.[114]

Sefere katılmak üzere yazılan silahdar ve sipah serdengeçtilerinin başında ağa, kethüda, başçavuş, alemdâr ve zabitan gibi görevlilerin bulunduğu tespit edilmiştir. Örneğin Tebriz Seraskeri Abdullah Paşa'nın yanında bulunmak üzere Anadolu'dan tahrir olunan 250 nefer serdengeçti silahdarının başında bir nefer ağa, bir nefer kethüda, bir nefer başçavuş, bir nefer alemdâr ve yedi nefer zabit görevlendirilmiştir.[115]

Serdengeçti bayrakları cepheye ulaştıklarında gerekli olan mühimmat ve eşyalar yeniçerilerde olduğu gibi devlet tarafından karşılanmıştır.

111 BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 131, s. 228-229; *MAD*, nr. 3598, s. 48.
112 BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 131, s. 228.
113 BOA, *D.BŞM.ORH*. Dosya nr. 8, vesika nr. 6.
114 Revan seraskeri için her bayrak 120 neferden müteşekkil olmak üzere 30 bayrak toplam 3.600 nefer tahrir edilmesi istenmiştir. Bkz. *AŞS*, nr. 32, s. 8, 10.
115 BOA, *MAD*, nr. 18105, s. 5.

İhtiyaç hasıl olduğunda seraskerlerin talepleri doğrultusunda bunlar cephelere ulaştırılmıştır. Gönderilen mühimmat arasında; çadır, çerge, çeşme, musluk, meşk,[116] kilim, kazan vs. yer almıştır.[117]

Tablo 4.4. 250 Nefer Serdengeçti Silahdarının Günlük İstihkakı[118]

Görevli/Asker	Sayı	Ekmek (Çift)	Et (Kıyye)	Arpa (Kile)
Ağa	1	5	2	1
Kethüda	1	2	1	0.5
Başçavuş	1	2	1	0.5
Alemdâr	1	2	1	0.5
Zâbitan	7	14	7	3.5
Nefer	239	239	47.5	47.5

Tüm bunlardan başka serdengeçti yazılan askerlerin günlük tayinatı ve eşyalarını yüklemek üzere gereken nakliye vasıtaları yazıldıkları tarihten görev yerlerine varıncaya kadar devlet tarafından temin edilmiştir. Bu durumda her serdengeçti neferine günlük birer çift ekmek, her beş neferine bir vakıyye et ve eşyalarını yüklemek üzere her on nefer için birer beygir tahsis edilmiştir.[119] Bu tahsisat serdengeçtilerin başlarındaki görevlilerde biraz daha farklı uygulanmıştır.

Görüldüğü gibi serdengeçtilere günlük olarak verilen ekmek, et ve arpa miktarları askerlerin rütbesine göre değişmiştir. Askerlerin başlarında en yüksek rütbeli amir olan ağanın günlük ekmek istihkakı alt rütbedeki diğer görevlilerin istihkakından iki buçuk, sıradan bir serdengeçtinin istihkakından ise beş kat fazladır. Bunun yanında et tahsisatlarında oran sırasıyla iki ve on kat iken arpada iki ve beş kattır. Kısacası rütbesiz bir serdengeçtinin günlük et istihkakı 256 gr. iken ağanın 2,5 kg. olmuştur.

Ayrıca sefere katılan yeniçeri serdengeçtilerine ulufe verilmiştir. Örneğin Tebriz'in ikinci defa kuşatılması öncesinde Şebister civarındaki Osmanlı ordusunun reşen ve lezez maaşları ile ilgili kayıtlarda Tebriz or-

116 Meşk; su tulumu, kırba anlamına gelmektedir. Bkz. Fehmi Yılmaz, *Osmanlı Tarih Sözlüğü*, İstanbul, 2010, s. 425.

117 Tebriz Seraskeri Abdullah Paşa ordusunda mevcut serdengeçti bayraklarının bir miktar cebehane mühimmatına ihtiyacı bulunduğunu bildirmiş ve bu mühimmat Trabzon cebehanesinden gönderilmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3288, s. 90.

118 BOA, *MAD*, nr. 18105, s. 5.

119 *AŞS*, nr. 32, s. 8.

dusundaki serdengeçtiler toplam 4.042 neferdir.[120] Yine 1724 Kasımında Gence'nin fethi için görevlendirilen serasker Ahmed Paşa'nın emrinde 100 bayrak, 1.200 nefer, yeniçeri serdengeçtisi bulunmaktaydı.[121]

İran seferlerinde serdengeçti ve dalkılıç kavramları arasındaki ayrım dikkat çekicidir. Her ne kadar M. Zeki Pakalın, bu iki kavramın birbirini karşıladığını hatta birbirinin yerine kullanıldığını belirtmişse de bunun 18. yüzyıl başlarında pek geçerli olmadığı anlaşılmaktadır.[122] Yani orduya yazılan tüm serdengeçtiler dalkılıç değildir. Çünkü dalkılıçlar, serdengeçtiler ile terakkili sipah ve silahdar bayrakları arasından yazılmıştır.

> Sipâh ve silâhdâr terakkili neferâtından ve serdengeçdiyândan dalkılıç tahrîr olunan iki bayraklar içün virilen mühimmât bahası...[123]

Yine 18. yüzyıl başlarında yeniçeri ocağından dalkılıç yazılanlar olduğu bir gerçektir. Pakalın'ın da değindiği gibi muhtemelen önceki yıllara nispeten bu sayı daha azalmıştır. Çünkü 1724'teki Hemedan kuşatmasında yeniçerilerden yalnızca bir bayrak dalkılıç yazılmıştır.[124]

Dalkılıçlar ve ağaları kaleye yürüyüşlerinden önce bahşiş verilerek cesaretlendirilmişlerdir. Hemedan kuşatmasında, 30 Ağustos 1724'te kaleye yapılan hücum öncesinde muhtemelen üç bayrak olan dalkılıçlara 4.825 kuruş bahşiş verilmiştir. Fakat bu hücumdan geriye dönen dalkılıç sayısı oldukça az olmalı ki aynı gün yaralı dalkılıçlara verilen toplam bahşiş yalnızca 50 kuruştur. Aslında bu bile dalkılıçların hücumlardan geriye sağ dönme ihtimallerinin ne derece az olduğunu kanıtlamaktadır.[125]

Mısır Askerleri

Yavuz Sultan Selim Mısır'ı ele geçirdikten sonra eyaletin muhafazası için Rumeli, Anadolu ve sipahi askerlerinden 3.000 asker bırakmıştır. 1524 yılı sonlarına kadar kapıkulu sipahileri ve gönüllülerden oluşan bu kuvvetler İstanbul'dan nöbetleşe olarak gönderilmiştir.[126] Dolayısıyla

120 Bu toplamın içinde 42 nefer dalkılıç ağaları ve alemdarları ile sabık Turnacıbaşı Mehmed Ağa'nın topladığı üç adet bayrağın ağaları ve alemdarları, altı nefer dahildir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 5182, s. 130.
121 "... hâlâ Revan seraskeri olub Gence fethi ve Şirvan memleketi nizâmına me'mûr vezir-i mükerrem Ahmed Paşa'nın maiyyetine ta'yîn olınan yüz bayrak dergâh-ı âli yeniçeri serdengeçdileri bayrakları içün..." Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3288, s. 238.
122 Pakalın, ODTS, C. I, s. 389.
123 BOA, *D.BŞM*, nr. 1494, s. 11.
124 BOA, *D.BŞM*, nr. 1494, s. 11.
125 BOA, *D.BŞM*, nr. 1494, s. 12.
126 Seyyid Muhammed Es-Seyyid, "Mısır Osmanlı Dönemi," *DİA*, XXIX, Ankara, 2004, 566.

Mısır'daki Osmanlı askeri Yavuz Sultan Selim'in garnizonuyla daha sonra buna eklenen kuvvetlerden müteşekkildir.

1525'te Mısır'da idari ve askeri alanda düzenlemeler yapmak üzere görevlendirilen İbrahim Paşa Kanunname-i Mısır ile bu düzenlemelerin temelini oluşturmuştur. Paşa, burada yedi ocak kurarak askeri düzenlemeler yapmıştır. Bu ocaklar; mustafazan (yeniçeri garnizonları), azaban (Anadolu piyadeleri), gönüllüyan (sipahi), tüfekciyan (sipahi- silahşorlar), müteferrika (valinin kapıkulları-piyade sipahi karışık), çavuşhan/çavuşiyye ile çerakise (sipahi)den meydana gelmekteydi.[127]

Mısır'da oluşturulan bu cemaatler; Osmanlı Devleti'nin dış seferlerine katılmak, güney sınırlarını, Ortadoğu bölgesinin kara ve denizyollarını muhafaza etmek ve Mısır eyaletindeki isyan hareketlerini bastırmak üzere teşkil edilmiştir.[128] Mısır kuvvetlerinin Osmanlı ordusuyla birlikte seferlere katılması 16. yüzyılın ikinci çeyreğinden itibaren gerçekleşmiştir. İlk defa Rodos'un fethinde görev alan Mısır askerlerinin seferdeki gayretleri ve kahramanlıkları daha sonraki Osmanlı seferlerine de katılmalarını sağlamıştır. Bundan sonra özellikle 18. yüzyılın ortalarına doğru Osmanlı ordusunda Mısır askerine esasî bir rol verilmiştir. Mısır askerlerinin Osmanlı ordusundaki sayıları 17. yüzyılın sonlarından itibaren genellikle 3.000 kişi olmuştur.[129] Bu askerler Osmanlı ordusuna katılmak üzere İskenderiye'ye çıkıp buradaki donanma gemileriyle seferin yönüne göre; doğu seferi ise İskenderun veya Trabzon iskelelerine, batı seferiyse Gelibolu'ya çıkmaktaydılar.[130]

Bu bağlamda Osmanlı Devleti'nin İran harekâtı başladıktan sonra Mısır Eyaleti'nden 3.000 asker gönderilmiştir. Bu askerler İskenderiye Limanı'ndan önce İstanbul'a[131] buradan da Trabzon İskelesi'ne ulaştırılmıştır.[132] İstanbul'dan beş adet filikaya bindirilen Mısır askerlerinin yanında bulunmak üzere her filikaya ikişer nefer levent görevlendirilmiştir.[133]

127 Andrew McGregor, *A Military History of Modern Egypt: from The Ottoman Conquest to The Ramadan War*, Praeger Security International, Londra, 2006, s. 29; Michael Winter, *Egyptian Society Under Ottoman Rule 1517-1798*, Taylor&Francis e-Library, 2005, s. 36-38. Ayrıca 1674 yılına ait maaş defterinde yer alan 15.916 askerin 6.461'i yeniçeriler, 2.205'ini azablar oluşturmaktadır. Bkz. Andre Raymond, *Yeniçerilerin Kahiresi*, (Çev. Alp Tümertekin), YKY, İstanbul, 1999.

128 Muhammed Seyyid, "Osmanlı Askeriyesinde ve Askeri Tarihinde Mısır'ın Yeri," *Türkler*, X, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s. 166.

129 Seyyid, "a.g.m.," s. 168, 169.

130 Seyyid, "a.g.m.," s. 169.

131 BOA, *A.DVN.MSR.* nr. 3, s. 161.

132 BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 132, s. 5, 8; *TŞS*, nr. 1883, s. 41.

133 Beş filikanın reislerine navl ücreti olarak 5.000 kuruş ödenmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 10314, s. 272.

Trabzon'a indirilen Mısır askerinin Revan'a ulaştırılması için Trabzon ve çevre kazalarından yük hayvanları temin edilmiş[134] ve askerler 24 Ağustos 1724'te Revan'daki Osmanlı ordusuna katılmışlardır.[135] Çelebizâde, Mısır'dan gelen askerlerin aslında Tebriz tarafına irsal olunmalarına karar verilmişken Revan fethindeki gereklilik nedeniyle buraya memur olduklarını belirtmektedir.[136] Mısır askerinin orduya katılması bu sırada firar ve hastalıkla boğuşan Osmanlı ordusunun toparlanmasına büyük katkı sağlamıştır. Revan kuşatmasında son derece fayda sağlayan bu askerler fetihten hemen sonra Tebriz kuşatmasındaki Abdullah Paşa'ya yardım etmek üzere diğer askerlerle birlikte Nahcıvan tarafında görevlendirilmişlerdir.[137]

Kırım Tatarları

Osmanlı Devleti'nin 1475'te Kırım'ı ele geçirmesinden itibaren farklı bir statüsü olan Kırım Hanlığı devletin Kafkasya hâkimiyetinde önemli rol oynamıştır. Osmanlı Devleti Kırım hanlarını kendisi belirleyerek hanlığın yönetiminde etkili olmayı sürdürmüştür.[138]

Kırım Tatarları[139] Osmanlı Devleti'nin Avrupa politikasında gerekli askeri unsuru sağlama hizmetini görmekteydiler. Tatarlar askeri güç olarak hem doğu Avrupa ve Kafkas seferleri için asker temin ediyor hem de kuzeye karşı tampon vazifesi görüyorlardı. Tatar kuvvetleri genellikle Osmanlı ordusunda bir nevi akıncı birliği olarak görev yapmışlardır.[140]

16. yüzyıldan itibaren Osmanlı Devleti'nin batıdaki seferlerinde Kırım Tatarları yer almış, ilk olarak 1484'te Akkirman Kalesi'nin fethine işti-

134 BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 132, s. 8.

135 H. 4 Zilhicce 1136 Çarşamba günü Kapıcıbaşı Abdullah Ağa ve Bekir Ağa ile birlikte gelen Mısır askerleri hemen metrise girmişlerdir. Bkz. M. Münir Aktepe, *1720-1724 Osmanlı-İran Münasebetleri ve Silâhşôr Kemânî Mustafa Ağa'nın Revân Fetih-nâmesi*, İstanbul, 1970, s. 56. Revan kuşatmasını anlatan birinci elden bir Ermeni kaynağında da 3.000 Mısır askerinin Osmanlı ordusuna katıldığı belirtilmektedir. Bkz. Abraham of Erevan, *History of the Wars 1721-1738*, Translation by George A. Bournoutian, Mazda Publishers, 1999, s. 26.

136 Küçük Çelebizâde İsmail Âsım, s. 210.

137 BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 132, s. 69-70.

138 Kırım Tatarları için bkz. Alan W. Fisher, *The Crimean Tatars*, Hoover Pres Publication 166, 1978.

139 Osmanlı ordusunda bir nevi akıncılık vazifesi gören Kırım kuvvetleri ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Erşahin Ahmet Ayhün, *Kırım Hânlığı ve Çöküş Sebepleri*, Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2008.

140 Alan Fisher, *Kırım Tatarları*, (Çev. Eşref B. Özbilen), İstanbul, 2009, s. 60-61.

rak etmişlerdir.[141] Şark seferlerinde ise ilk defa 1578'de Osmanlı ordusuna katılan Tatar kuvvetleri[142] 17. yüzyıldaki Şark Seferlerinde de yer almışlardır. Örneğin 1617'deki sefere 40 bin, 1618'de ise yine 30-40 bin civarında Kırım kuvveti katılmıştır.[143] Yine Prut Seferi esnasında Kırım Tatarlarının 40-70 bin arasında olduğu belirtilmektedir.[144] Görüldüğü gibi gerek doğu gerek batı yönlü seferlerde Kırım kuvvetleri Osmanlı ordusuna 40 bin hatta bunun da üzerinde bir kuvvetle katılmışlardır.

1722'de Tiflis harekâtı başladığında Kırım Hanı Mengli Giray idi.[145] Tiflis, Revan ve Kirmanşah kuşatmalarında Osmanlı ordusunda yer almayan Tatar askerleri 1724'te 10 bin kişilik bir kuvvetle Hemedan ve Tebriz seferlerine katılmak üzere yola çıkmışlardır. Tatar ordusu iki ayrı kuvvet olarak ayrılmıştır: Kalgay (birinci veliaht) Safa Giray'ın komutasında yanında Azamet Giray ile birlikte 5 bin nefer, nureddin (ikinci veliaht) Selamet Giray komutasında yanında Toktamış Giray ile birlikte 5 bin olmak üzere toplam 10 bin nefer Tatar askeri yola çıkmıştır.

Tatar kuvvetlerinin beş bini Tebriz için beş bini de Hemedan için gönderilmiştir. Ancak bu sırada Hemedan kuşatması başarıyla sonuçlandığından olsa gerek Hemedan'a giden Tatar askerleri Diyarbekir'de iken bunlar Gence ve Şirvan kuşatmasına tayin edilmişlerdir. Bunlardan kalgay han komutasındaki ordu Tebriz ve Hemedan tarafına nureddin han komutasındaki ordu ise Gence ve Şirvan Seraskeri Mustafa Paşa'nın maiyetinde olmak üzere tayin edilmiştir. Bu kapsamda Tebriz Seraskeri Abdullah Paşa'nın talebi doğrultusunda kalgay han komutasındaki ordunun öncelikli olarak Tebriz'e gitmesi, gerekirse sonrasında Hemedan'a gönderilmesi bil-

141 Osmanlı sultanı Kırım hanını sefere davetinde hediye olarak önemli miktarda para ve hilat göndermiştir. Bu miktar para hanın kabile reislerini sefere katılmaya ikna edecektir. Hana gönderilen davette İslam dinine yardım ve Osmanlı hanedanıyla kardeşlik hususuna vurgu yapılmışsa da esasında Kırımlıları ikna eden unsur gönderilen hediyelerle seferde elde edilecek ganimet idi. Bkz. Alan Fisher, *Kırım Tatarları*, (Çev. Eşref B. Özbilen), İstanbul, 2009, s. 60-61.

142 Kalgay Adil Giray beraberindeki Tatar kuvvetleri ile Osmanlı ordusu Şirvan'da iken Deşt-i Kıpçak'tan Çerkes vilayetlerinden geçip Şamhal ve Kaytak üzerinden Demirkapı'dan geçerek Şirvan vilayetine ulaşmışlardır. Ertesi yıl da II. Mehmed Giray sefere iştirak etmiştir. Bkz. Halil İnalcık, Kırım Hanlığı, XXV, *DİA*, Ankara, 2002, s. 452; Selanik-i Mustafa Efendi, *Tarih-i Selaniki*, Haz. Mehmet İpşirli, I-II, TTK, Ankara, 1999, I, 121; Yunus Zeyrek, *Târîh-i Osman Paşa*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 2002, s. 36-37.

143 1618'de Kırım kuvvetleri Kefe'den gemilerle Samsun iskelesine çıkmışlardır. Buradan hareketle iki ayda Erzurum'a varmış oradan Van'a ulaşmışlardır. Bkz. *Topçular Kâtibi Abdülkadir (Kadrî) Efendi Tarihi* (Metin ve Tahlîl), Yay. Haz. Ziya Yılmazer, II, TTK, Ankara, 2003, s. 674.

144 Yıldız, *a.g.t.*, s. 42.

145 Mengli Giray Saadet Giray'ın yerine han olarak tayin edilmiştir. Bkz. Küçük Çelebizâde İsmail Âsım, s. 190- 194.

dirilmiştir.[146] Yine savaşın en önemli cephelerinden biri olan Hemedan'a da beş bin nefer Tatar askeri tayin edilmiştir.[147] Ancak bu sırada Hemedan fethedildiğinden olsa gerek Kırım askerleri Tebriz'e yönlendirilmişlerdir.[148]

Önceki seferlerle kıyaslandığında Tatar kuvvetlerinin Osmanlı ordusuna desteği oldukça düşük kalmıştır. Çelebizâde, bu durumu açıklarken Kırım Tatarlarının ganimetten pay almaları için gönderildiğini belirtmektedir.[149] Zira toplam mevcutlarının 10 bin kişi olduğu düşünülürse bu iştirakin komutanların cephede asker ihtiyaçları ile bağlantılı olmadığı anlaşılmaktadır.

Kırım kuvvetleri; İsmail, Tulca, Tuna Nehrine buradan da karayoluyla Boğazhisar'a gelmişlerdir. Böylece askerler İstanbul'a girmeden Rumelihisarı'na yakın Büyükdere'den karşıya Beykoz'daki Hünkâr İskelesi'ne geçirilmişlerdir. Askerlerin atlı birliklerden meydana gelmesi dolayısıyla Anadolu'ya geçişte çok sayıda at kayığına[150] ihtiyaç duyulmuştur.[151] Karşıya geçirilen 10 bin askerin iaşesi için gereken et kasabbaşı tarafından, arpa Istabl-ı Âmire'den, un, pirinç, revgan-ı sade ve kahve ise gümrük emini tarafından temin edilmiştir.[152] Tatar askerleri daha sonra menzil yoluyla Bolu, Osmancık, Uzun Cisr güzergâhını takiben Niksar üzerinden Koyulhisar, Karahisar, Erzurum ve Tebriz'e ulaşmışlardır.[153]

Sefere katılmak üzere gelen Tatar askerlerinin karıştıkları olaylar ve iddialar İstanbul'a kadar ulaşmıştır. Buna göre; Kırım'da eşkıyalık hareketine adı karışan isyancılardan Hacı Can Temur ile Kalgay Safa Giray'ın baş ağası Porsuk Ali'nin bağlantısı olduğu ortaya atılmıştır. Kırım'da başlayıp Osmanlı ordusuna katılmak üzere gelen kuvvetlerin arasına sızan bu kişilerin neden olduğu olayın daha fazla yayılmasını engellemek amacıyla padişah, Safa Giray'ın kalgaylıktan alınarak yakalanması için Tebriz Seraskeri Abdullah Paşa'ya emir göndermiştir. Fakat bu emirden haberdar olan

146 Küçük Çelebizâde İsmail Âsım, s. 289.
147 BOA, *C.AS.*, nr. 40421, 40454, 37790.
148 Daha önce Hemedan tarafına tayin olan 5 bin nefer Tatar askeri Kırım'dan yola çıkarak Diyarbekir'e gelmişlerdir. Askerlerin bir sonraki durakları Mardin'dir. Ancak bu sırada Hemedan'a değil Tebriz Seraskeri Abdullah Paşa'nın yanına gönderilmişlerdir. Bkz. *252 Numaralı Mardin Şer'iye Sicili Belge Özetleri ve Mardin*, (Haz. A. Kankal- İ. Özcoşar- H.H. Güneş- R. Günay), Mardin İhtisas Kütüphanesi Yayın No: 5, İstanbul, 2006, s. 40.
149 Küçük Çelebizâde İsmail Âsım, *a.g.e.*, s. 288.
150 At kayığı tımarlı sipahilerin Anadolu'dan Rumeli'ye taşınması için Çardak ile Gelibolu arasında kullanılmıştır. Hayvanların düşmemesi için baş ve kıç taraflarında çıtalı rampaları olup dört kürekle yürütülürdü. Bkz. Mehmet Ali Ünal, *a.g.e*, s. 59.
151 BOA, *MAD*, nr. 3375, 301.
152 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 300-301, 304.
153 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 306, 307.

Safa Giray adamlarıyla birlikte firar etmiştir.[154] Bu firari Tatarların Gönye çevresinde eşkıyalık yapması nedeniyle Kavak, Gönye, Samsun, Giresun, Tirebolu, Ünye ve civar kazalara emir gönderilerek bu kişilerin yakalanıp hapsedilmeleri istenmiştir. Öte yandan firari Tatarların Kırım'a dönmelerini engellemek amacıyla da Kırım hanı gelişmelerden haberdar edilmiş ve Karadeniz sahilinde çeşitli önlemler alınarak firarilerin gemilerle Kırım'a geçmeleri önlenmeye çalışılmıştır.[155]

İran seferle inden sonra Tatar askerlerine 1726 yılı Eylülünde memleketlerine dönüş için izni verilmiştir. Sefere gelirken takip ettikleri güzergâhtan farklı olarak askerler bu defa Trabzon üzerinden Kırım'a ulaştırılmıştır. Bunun için gereken gemiler ise Trabzon ve Gönye çevresinden temin edilmiştir. Kişi başı yarımşar kuruş olan navl masrafları H. 1139 senesi Trabzon gümrüğü malından karşılanmıştır.[156]

Yardımcı Kuvvetler

Lağımcılar

Lağımcı ocağı, Osmanlı askeri teşkilatında kuşatılan kaleleri yıkmak için lağım yapan ve atan bir ocak olup iki sınıftan meydan gelmekteydi. Bunların bir kısmı maaşlı bir kısmı ise tımarlıydı. Maaşlılar cebecibaşının emri altında cebeci ocağına bağlı olup tımarlıların amiri lağımcıbaşıdır. Lağımcıbaşından sonra kethüda, çavuş, alemdar gibi görevliler yer almaktadır.[157]

Kale kuşatmalarında surları yıkmak için yeraltından tüneller açan lağımcıların bu işlerine "lağım bağlama" barut koyarak ateşlemele ine ise "lağım atma" denilmektedir.[158] Lağımcılara ay ıca ordunun hareket güzergâhındaki köprülerin inşa ve onarımında da görev verilmiştir.[159] Mark L. Stein, lağımcılığın kuşatmalardaki en teknik konulardan biri olduğunu belirtirken lağımcıların tünel inşasından anlayan ve barut miktarını hesaplayabilen yetenekli kişiler olmaları gerektiğine vurgu yapmaktadır.[160]

154 Safa Giray kalgaylıktan alınıp yerine Selim Giray'ın oğlu Adil Giray kalgay tayin olmuştur. Safa Giray'ın da Sakız Adası'na sürülmesi emredilmesine rağmen durumdan önceden haberi olan Safa Giray ve Porsuk Ali etrafına adamların da alarak firar etmişlerdir. Bkz. Küçük Çelebizâde İsmail Âsım, s. 313-314.

155 BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 132, s. 362.

156 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 307.

157 İ. Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti Teşkilatından Kapıkulu Ocakları*, II, TTK, Ankara, 1988, s. 131-133; Abdülkadir Özcan, "Osmanlı Devleti'nin Askeri Yapısı," *Türkler*, (Ed. H.C.Güzel-K.Çiçek-S.Koca), X, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s. 113.

158 Abdülkadir Özcan, "Lağımcı Ocağı," *DİA*, XXVII, Ankara, 2003, s. 49.

159 Pakalın, *a.g.e.*, II, s. 348-352.

160 Mark L Stein, *Osmanlı Kaleleri Avrupa'da Hudut Boyları*, (Çev. Gül Çağalı Güven), İstanbul, 2007, s. 33.

Lağımcı ocağı, Osmanlı Devleti'nde ilk kurulan ocaklardan olmasına rağmen 18. yüzyılda ocağın genel yapısında bozulmalar meydana gelmiştir. Bu dönemde, Osmanlı ordusunun diğer ocaklardaki düzensizliklerine paralel olarak lağımcı ocağına da gelişigüzel kişiler alınmaya başlanmış ve ilk dönemlerde 5.000 civarında olan lağımcıların sayısı 18. yüzyılın sonlarına doğru 200'e kadar düşmüştür.[161]

İran seferlerinde harekâtın kale kuşatmaları şeklinde cereyan etmesi nedeniyle zorunlu olarak orduda lağımcılar istihdam edilmiştir. Tiflis Seferi bir kenara bırakılırsa Hemedan, Revan ve Tebriz kuşatma sonucu ele geçirilebilmiştir. Dolayısıyla bu şehirlerin etrafındaki surları yıkabilmek için işinde mahir ve tecrübeli çok sayıda lağımcıya ihtiyaç duyulmuştur. Fakat lağımcı ocağı bu özelliklere sahip lağımcıları teminde oldukça zorlanmıştır. Çünkü kuşatmalar devam ederken seraskerlerin lağımcı taleplerine bakıldığında çok sayıda lağımcıya ihtiyaç duyulduğu anlaşılmaktadır. Bu ortamda lağımcı ihtiyacı maden ocaklarında çalışan işçilerden veya etrafta bulunan amelelerden karşılanmaya çalışılmıştır. Fakat problem bu aşamada çözülmüş gibi görünse de cephede lağımcılardan kaynaklanan problemler bitmek bilmemiştir. Gelen lağımcıların acemi olmaları lağımların atılma süresinin uzamasına hatta bu esnada bazı askerlerin hayatını kaybetmesine yol açmıştır.[162] Buna karşın kale etrafındaki arazinin kayalarla kaplı olmasının da lağım açılmasını zorlaştırdığını eklemekte fayda vardır.[163] Zira 1617-18'de Osmanlı ordularının Revan kalesi kuşatmasında da lağım atılmasında benzer sorunlar yaşanmış ve iki defa lağım atılmak istenilmişse de başarılı olunamamıştır.[164]

Kalelerin kuşatılmasında birden fazla noktadan lağım atılması gerekliliği lağımcıya olan ihtiyacı artırmıştır. 1724'te 58 gün süren Hemedan Kalesi kuşatmasında üç ayrı koldan lağımlar kazılmış ve kale lağımların atılmasından sonra ele geçirilebilmiştir.[165] Yine 1724'teki Revan kuşatması 92 gün devam etmiştir. Bu kuşatmada görülen en önemli handikap, lağımcıların sayıca yetersiz kalmaları ve yeteneksizlikleridir. Revan kuşatmasında

161 Ocağın durumunu düzeltmek için yüzyılın ikinci yarısında Halil Hamit Paşa tarafından bir dizi çalışma yapılmıştır. Bkz. İ. Hakkı Uzunçarşılı, *Kapıkulu Ocakları*, II, s. 131; Abdülkadir Özcan, "Osmanlı Devletinin Askeri Yapısı," *Türker*, X, Ankara, 2002, s. 113.

162 Küçük Çelebizâde İsmail Âsım, s. 208. Kemani Mustafa Ağa, kuşatma esnasında lağımcıların ehil olmaması nedeniyle ölüm ve yaralanmalar meydana geldiğine dikkat çekmektedir. Bkz. M. Münir Aktepe, *1720-1724 Osmanlı-İran Münasebetleri ve Silâhşör Kemânî Mustafa Ağa'nın Revân Fetih-nâmesi*, İstanbul, 1970.

163 Aktepe, *a.g.e.*, s. 57.

164 *Topçular Kâtibi Abdülkadir (Kadrî) Efendi Tarihi* (Metin ve Tahlîl), Yay. Haz. Ziya Yılmazer, I, TTK, Ankara, 2003, s. 644.

165 Küçük Çelebizâde İsmail Âsım, s. 184-185.

lağımcılar konusunda problem yaşanırken Hemedan kuşatmasında lağımcılarla ilgili herhangi bir sorun yaşanmamış ve üç koldan lağımlar atılarak kale surları aşılmıştır.

Kuşatmalarda görevlendirilen lağımcılar; lağımcı ocağından, tımarlı lağımcı/bağlayıcılardan ve maden ocaklarının bulunduğu kazalardan temin edilmiştir. Burada tımarlı lağımcılarla maden ocaklarından temin edilen lağımcılar üzerinde durmakta fayda vardır. Tımarlı lağımcılar ağırlıklı olarak Rumeli'den Hasköy, Cumapazarı, Zağra-yı Eskihisar, Gümülcine, Yanya, Yenişehir, Tırhala, Tatarpazarı vs. kazalardan temin edilmiştir. Buralardan temin edilen lağımcı ve bağlayıcılar Revan kuşatmasında görevlendirilmişlerdir.[166] Kuşatma esnasında lağım atılma hususunda yaşanan sıkıntılar göz önünde bulundurulduğunda Rumeli'den tımarlı lağımcıların Revan kuşatmasına sevk edilmeleri normal karşılanmalıdır.

Maden ocaklarında çalışan işçiler Osmanlının daha önceki seferlerinde lağımcı olarak orduda istihdam edilmişlerdir. Fakat İran harekâtında doğrudan doğruya maden ocaklarıyla ilgili bir ibare olmamasına rağmen maden ocaklarının bulunduğu Gümüşhane ve çevresinden orduya lağımcı yazılması için çaba gösterilmesi bu yönde bir kanıyı güçlendirmektedir. Çünkü lağımcı yazılacak bir kişide aranan başlıca nitelik fiziksel güce sahip olmasıdır.[167] Bu kapsamda ilk etapta Gümüşhane'den 40 lağımcı ve bağlayıcı talep edilirken kısa bir süre sonra dört lağımcı ustasıyla birlikte 20'şer nefer işçi ve bağlayıcı olmak üzere toplam 80 nefer lağımcı daha talep edilmiştir. Burada üzerinde düşünülmesi gereken lağımcı taleplerinin kuşatma devam ederken devreye sokulmuş olmasıdır. Kuşatmalar devam ederken böyle bir taleple karşı karşıya kalınması orduda lağımcılara duyulan ihtiyacın fazla olduğunu göstermesi bir tarafa kuşatma planlarının da öngörüldüğü gibi işlemediğinin bir kanıtıdır. Dolayısıyla savaş devam ederken lağımcılar az bulunur bir cevher gibi değerli olmuşlardır. Bu nedenle kale kuşatmalarında lağımcı bulamayan komutanlar çareyi bu işi yapmak üzere amele tutmakta bulmuşlardır. Bunun en bariz örneği Hoy Kalesi kuşatmasında yaşanmıştır. Kaleyi kuşatmakla görevli komutan lağımcı bulamayınca parasını kendi cebinden karşılayarak amele tutmuş ve lağım atılmasını sağlamıştır.[168]

Lağımcılar kendi içlerinde yaptıkları iş itibarıyla lağımcı ve bağlayıcı olmak üzere iki ana dala ayrılmış olup bunlar lağımcıbaşı tarafından

166 BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 132, s. 72, 73, 76.
167 Bu kapsamda Anadolu'dan Gümüşhane civarından Revan seraskeri Ahmed Paşa'nın yanında istihdam edilmek üzere 40 nefer lağımcı ve bağlayıcı talep edilmiş olmasına rağmen buradan 34 nefer temin edilebilmiştir. Kalan altı nefer İstanbul'dan Trabzon'a ulaşacaktır. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 196-97.
168 BOA, *D.BŞM.ORH.*, Dosya nr. 10, vesika nr. 58.

temin edilmiştir. Bunun dışında İstanbul'dan Hassa Mimar Ağa tarafından "lağım kazıcı ve hazneci" gibi adlar altında yaptıkları işe göre nitelenen lağımcılar da temin edilmiş ve menzil yoluyla cepheye sevk edilmişlerdir.[169] İstanbul'dan lağımcı yazılıp cepheye sevk edilenlerin büyük bir kısmı hanlarda kalan işçilerdir. Yani lağımcı ocağıyla bağlantısı olmayan kişilerdir. Bu da gösteriyor ki yönetim seferler sırasında artan lağımcı taleplerini bu yolla karşılamaya çalışmıştır.

Sefere yazılan lağımcı ve bağlayıcıların bazı fiziksel özellikleri ile el becerileri dikkat çekmektedir. Çünkü lağımcı yazılırken öncelikle "zanaatında mahir ve kazması mükemmel olma" şartı aranıyordu.[170] Belirtmemiz gereken bir diğer husus lağımcılar arasında hem Müslüman hem de gayrimüslimlerin bulunuyor olmasıdır.[171]

Seferdeki asli görevlerinden başka lağımcılar köprü inşasında da istihdam edilmişlerdir. Revan kuşatmasında Zengi Nehri üzerindeki köprünün inşası için beldarlarla birlikte lağımcılar da görevlendirilmiştir.[172]

Beldarlar

Beldarlar, geçitlerin korunmasından sorumlu olup sefer zamanında zahire ve mühimmatın naklinde takip edilecek güzergâhtaki yolların temizlenmesinde ve köprü inşaatlarında görev almışlardır.[173]

Yolların temizlenmesi seferin önemli aşamalarından biridir. Yollar hem askeri birliklerin cephelere sevkinde hem kuşatmada ihtiyaç duyulan zahire ve mühimmatla diğer teçhizatın naklinde önem taşımaktaydı. Bu noktada takip edilecek güzergâhın arazi yapısı ile mevsim şartları beldarların istihdamını gerektirmekteydi. İran seferlerinde de yolların geçtiği arazinin yükseltisi ve engebeli yapısı beldarların istihdamını zorunlu kılmıştır.

İran seferlerinde ordunun ve nakliye vasıtalarının takip ettiği güzergâh boyunca beldarlar hem yolları ordunun yürüyüşüne uygun hale getirmiş hem de yol boyunca köprüleri onarmışlardır.[174] Ayrıca mevsim ko-

169 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 268.

170 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 196-197-199.

171 Tebriz kuşatması için Abdullah Paşa'nın yanına gönderilmek üzere 10 nefer lağımcı arasında hem Müslüman hem de gayrimüslimler bulunmaktadır. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 268.

172 BOA, *MAD*, nr. 135, vr. 14b.

173 Beldar için bkz. M. Zeki Pakalın, *OTDTS*, I, MEB, İstanbul, 1993, s. 292.

174 Bunun en iyi örneği Sivas'ta görülmektedir. Sivas'tan satın alınan zahirenin Tebriz'e naklinden önce arabaların ve hayvanların geçeceği yolların temizlenmesi gerekmiştir. Bunun için kazma ve kürek temin edilerek yollar temizlenmiştir. Bunun için 11 nefer çalışmış olup bunların her birine 25 kuruş ücret ödenmiştir. Kazma ve kürekler için ödenen 35 kuruşla birlikte toplam masraf 310 kuruşu bulmuştur. Bkz. BOA, *D.BŞM*, nr. 1531, s. 6.

şulları dolayısıyla kar yağışlarının yoğun olduğu Anadolu'nun doğusunda kapanan yolların açılması işi de beldarlara düşmüştür.[175]

Sefer sırasında beldarlar yalnızca Anadolu'da değil İran coğrafyasında da istihdam edilmişlerdir. Burada hem onarım işlerinde hem de asli görevleri olan yolların açılması işinde görevlendirilmişlerdir. Örneğin Revan Kalesi yakınındaki Zengi Nehri üzerindeki köprünün onarımında 250 nefer beldar altı gün boyunca çalıştırılmış ve bunların her birine günlük onar akçe yevmiye ödenmiştir.[176] Yine Gence'yi ele geçirmek ve Şirvan tarafında düzeni sağlamak üzere Serasker Ahmed Paşa komutasında bölgeye gidecek olan ordunun geçeceği yolların taşlardan temizlenmesi ve ormanlık olan sahalarda ağaçların kesilerek yolların açılması için 300 nefer beldar yazılmış ve bunların baltalı olarak temin edilmelerine ayrıca vurgu yapılmıştır.[177] Bunun yanı sıra kuşatmada kullanılacak olan şahi, balyemez ve havan toplarının seraskerin yanına nakliyatında da beldarlar görevlendirilmiştir.[178]

Beldar yazılırken bu kişilerin güçlü kuvvetli olmalarına dikkat edilmiştir. Dolayısıyla da bunların zanaat ehli olan kişilerden değil ırgatlardan yazılabileceği belirtilmiştir.[179] Burada "erbab-ı zanaat" olarak kastedilen muhtemelen kürekçi, kazmacı vs. esnaftır. Hatta bazı belgelerde beldar yazılacak olanların özellikleri de belirtilmiştir: baltalı, işe yarar ve tuvana. Öte yandan Gümüşhane civarından temin edilen beldarların da "güçlü işe yarar yiğitlerden" seçilmeleri istenmiştir.[180] Yaptıkları işin bilek gücüne dayanması böyle bir tercihin nedenidir. Beldarların bu işlerini yerine getirebilmeleri için kazma, kürek ve balta gibi alet edavata ihtiyaçları olmuştur.[181]

Beldarlar Gümüşhane, Erzurum, Kars, Çıldır ve Ahısha ile Tokat, Amasya ve Merzifon civarından yazılmışlardır. Beldarlara aylık beşer kuruş ücret ödenmiştir.[182] Aynı zamanda iki aylık ücretleri peşin verilmiştir. Gümüşhane tarafından tahrir olunanların ücretleri Gümüşhane emini tarafından, diğer yerlerden tahrir olunanların ücretleri Erzurum gümrüğü gelirlerinden karşılanmıştır.[183]

175 BOA, *MAD*, nr. 1943, s. 17.
176 BOA, *MAD*, nr. 135, vr. 14b.
177 *AŞS*, nr. 32, s. 27, 51.
178 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 196.
179 BOA, *MAD*, nr. 14351, s. 200.
180 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 196.
181 Tiflis Kalesi'ni ele geçirmek üzere İbrahim Paşa Erzurum'dan hareket etmeden evvel Pasin'den Erzurum'a gönderilen 2 bin kürek muhtemelen yolları açmak için kullanılmıştır. Kars'a ulaşan askerler kışı burada geçirmek zorunda kalmışlardır.
182 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 196; nr. 14351, s. 200.
183 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 197.

Bunlara ek olarak belirtmemiz gereken bir diğer husus beldarlarla birlikte inşaat ve onarım işleri için çeşitli zanaat mensubu usta ve işçilerin de istihdam edilmiş olmasıdır. Çünkü seferle birlikte; a. Zahire ve mühimmatın cephelere ulaştırılması esnasında yolların açılmasında, köprü yapılmasında ve onarım işlerinde; b. Ele geçirilen kalelerin ve civardaki köprü ve sair yapıların onarım ve inşaatında usta ve işçilere ihtiyaç vardı. Bu kapsamda cephedeki onarım ve inşaat işleri için başta cephe ardı olarak nitelediğimiz Gümüşhane, Erzurum, Kars, Trabzon, Amasya ve Tokat civarından çok sayıda neccar, demirci, bıçkıcı, taş kırıcı ve duvarcı yazılmıştır. Örneğin Revan Kalesi ve civarının onarımı için 1724'te yukarıda belirttiğimiz vilayetlerden 612 nefer görevlendirilmiştir. Öte yandan bu tür işlerde çalıştırılmak üzere ele geçirilen kalelerin civarındaki yerleşim birimlerinden de işçi temin edildiği olmuştur.

Fakat bunların dışında seraskerlerin talepleri çerçevesinde doğrudan doğruya İstanbul'dan Mimar Ağa tarafından onarım ve inşaat işleri için cephelere ustalar gönderilmiştir. Bunlar arasında taş kırıcılar, duvarcı, neccar, kireç yakıcı, taş yontucu vb. yer almıştır. Örneğin Tebriz'de bulunan Abdullah Paşa'nın isteğiyle İstanbul'dan 10 nefer taş kırıcı gönderilmiştir.[184]

Bunun dışında Trabzon-Erzurum arasındaki yolun sarp olması ve bazı noktalarında kar yığınlarının bulunması yolda top arabalarının ilerlemesine imkân vermemekteydi. Bu yüzden yoldaki taşları kırmak, kar yığınlarını temizlemek ve derelerin olduğu mevkilerde köprüler yaparak yolu geçişe uygun hale getirmek üzere Trabzon'dan taşçı, kazmacı, kürekçi, baltacı, dülger vb. zanaatkârlarla işçiler/ameleler istihdam edilmiştir. Bu usta ve işçilere yevmiye üzerinden ücretleri ödenmiştir.[185] Bunun yanı sıra topların naklinde kundakların ve top arabalarının olası onarım işleri için de kafile ile birlikte demirciler ve neccarlar görevlendirilmiştir. Demirci ustalarına günlük 66 akçeden aylık on beşer kuruş ücret ödenmiştir.[186]

Osmanlı Ordusunda Firarlar, Hastalıklar ve Ölümler

Firarlar neredeyse tüm savaşlarda karşı karşıya kalınmış bir durum ve aynı zamanda ciddi bir sorundur. Çünkü firarlar hem ordunun muharebe kabiliyetini köreltmekte hem de disiplinin bozulmasına yol açmaktaydı. Üstelik firar hadiseleri henüz sefer yolundayken de yaşanabiliyordu.[187] Bu

184 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 268.
185 *TŞS*, nr. 1882, s. 58-60.
186 *TŞS*, nr. 1882, s. 58.
187 Ertaş, *a.g.e.*, s. 231. Mora Seferinde daha Mora'ya ulaşılmadan Gördüs Boğazı'nda 57.000 eyalet askeri firar etmiştir.

kapsamda firarların nedenleri, alınan tedbirler ve bu süreçte yaşanan gelişmeler üzerinde durulması savaşın bu yönünün aydınlatılması bakımından oldukça önem taşımaktadır.

Seferler sırasında seraskerin emrindeki askerler verilen izin doğrultusunda ordudan ayrılıp memleketlerine dönebilirlerdi. Bunun haricinde izinsiz olarak ordudan ayrılma firar kapsamında değerlendirilmiştir. İran seferlerinde de böyle hadiselerle karşılaşılmıştır. Yaşanan firarların birçok nedeni vardır. Bunların başında seferin doğu yönlü olması gelmektedir. Çünkü doğu seferlerinde Anadolu ve Rumeli'nin çeşitli eyalet ve sancaklarından temin edilen kapı halkları, leventler ve yeniçeri serdengeçtileri merkezden oldukça uzak ve sarp bir bölgeye hareket etmek zorundaydı ve doğuda koşullar daha zordu. Bu nedenle askerlerin bu seferlere götürülmesinde daha çok zorlanılıyordu. Çünkü askerler isteksiz oluyorlardı. Hatta, sefer mahalline hareket etmeden dahi mesafe ve iklim şartları sorun olabiliyordu.[188] Öte yandan bazı birlikler çok yavaş hareket ederek yolda geçen süreyi uzatıyorlardı. Örneğin Anadolu Valisi Osman Paşa kendi kapı halkı ve maiyetindeki diğer askerlerle Revan Seferine katılmakla görevlendirilmiş ve paşanın ivedilikle yola koyulması emredilmiştir. Fakat gönülsüz askerler günde iki saatten fazla yürümeden yollarda oyalanmışlardır.[189] Bunun yanı sıra seferberlik emri alan taşradaki serdengeçti ağalarından bir kısmı beraberlerindeki askerlerle hareket vakitlerini mümkün olduğunca ertelerken bir kısmı da hareket etmiş olmasına rağmen civar kazalarda oyalanıyordu.[190] Böyle bir durumda yola çıkıldığında firarların yaşanması sürpriz olmasa gerek. Nitekim Tiflis Seraskeri İbrahim Paşa'nın yanına gitmek üzere hazırlanan yeniçeri serdengeçti bayrakları 1723'ün Ağustos ortasında Kars üzerinden Tiflis'e ulaştıklarında eksik ve dağınık bir haldeydiler. Çünkü askerlerin bir kısmı yolda firar etmiş bayraklarda düzen kalmamıştı.[191]

Firarları artıran ikinci neden kuşatmaların uzaması ve beraberinde getirdiği problemlerdir. İran seferlerinin beklenilenden uzun sürmesi ve ordunun ağır kış şartları altında İran topraklarında kışlamak zorunda kalması firarların bir başka gerekçesini oluşturmuştur. Aynı zamanda kuşatmanın uzamasıyla artan belirsizlik ve ganimetten yoksun kalma endişesi askerlerin psikolojisini etkiliyor, firarlara zemin hazırlıyordu. Revan kuşatmasın-

188 Aynı dönemde Revan kuşatması devam ederken Bayburt ve çevre köylerinden yeniçeri ve kul oğlanlarına sefere katılma emri gelmiştir. Gelen emirde mesafenin bahane edilmemesinin özellikle vurgulanması bunun askerler arasında bahane olarak kullanıldığını göstermektedir. Bkz. BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 132, s. 67.

189 BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 132, s. 5.

190 *EŞS*, nr. 1230, s. 32.

191 BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 131, s. 229.

da Eçmiyazin'in (Üçkilise) yağmalanmasına padişahın izin vermemesinin de Revan'daki sabırsızlığı artırmış olması muhtemeldir. Örneğin 1724'teki Revan kuşatmasının üç ay sürmesi ve Tebriz'in ele geçirilemeyip ordunun Tasuc civarında kışlamak zorunda kalması ordu içinde homurdanmaların yükselmesine yetmiştir. Nihayetinde Revan'da kuşatmanın uzaması ve ortaya çıkan hastalık nedeniyle çok sayıda asker firar etmiştir. Öyle ki bunlardan dolayı Osmanlı ordusu zor durumda kalmış ve Serasker Ahmed Paşa kuşatmayı sürdüren askerlere moral vermek için metrisleri dolaşmıştır. Kuşatmaya katılan sadece 3 bin Mısır askeri bile orduya hayat vermiştir.[192]

Firarların bir diğer nedeni de kalelerin ele geçirilmesinden sonra ganimetlerini alan askerlerin bölgede daha fazla kalmak istememeleridir. Ganimet, askerlerin savaşa katılmalarında en az gaza düşüncesi kadar önemlidir. Bu nedenle askerlerin savaşa katılmalarında dini faktörler kadar maddi beklentiler de rol oynar. İran seferlerinde de üç yıl zarfında Tiflis, Kirmanşah, Hemedan, Revan, Tebriz ve Gence gibi stratejik öneme sahip şehirler ele geçirilmiştir. Bu şehirlerin Osmanlı Devleti'nin eline geçmesinden sonra doğal olarak askerler ganimetten paylarını almışlardır. Ganimetini alan askerlerden bazıları memleketlerinden kilometrelerce uzaktaki bu coğrafyada kalmak istememiş ve firar etmişlerdir. Örneğin 1725'te Tebriz'in ele geçirilmesinden sonra ganimetlerini alan Osmanlı askerleri soluğu dönüş yolunda almışlardır.[193]

İran seferleri esnasında ve sonrasında firarların artması nedeniyle Osmanlı Devleti birtakım tedbirler almıştır. Öncelikle askerlerin kaçış güzergâhında yer alan kazaların kadıları durumdan haberdar edilmiş ve güzergâh üzerindeki yolların kontrol altında tutularak firari askerlerin yakalanmaları emredilmiştir. Örneğin 1725 yılı Eylül ayı başında Erzurum gümrük emini, mütesellim, yeniçeri zabiti, âyan ve iş erlerine gönderilen emirde; yolları kesilip firari askerler yakalandıktan sonra bunların birliklerine geri yollanmaları ve bu konuda müsamaha gösterilmemesi istenmiştir.[194] Bunun yanı sıra konu ile ilgilenmek üzere müfettişler de görevlendirilmiştir. Müfettişler öncelikle menzil güzergâhlarını mercek altına alarak buralarda denetimlerini artırmışlardır.[195] Amaç, firarilerin bir an önce bulunup birliklerine geri dönmelerini sağlamaktır. Bu kapsamda firar ettikleri

192 "ve ordû-yı hümâyûnda mukaddem olan hastalıkdan ve yeniçeri firarından ziyade kasavet üzere iken güya yeniden hayat ve necat bulunmuştur." Bkz. M. Münir Aktepe, *1720-1724 Osmanlı-İran Münasebetleri ve Silahşör Kemani Mustafa Ağa'nın Revan Fetih-namesi*, İstanbul, 1970, s. 55-56.

193 BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 132, s. 363.

194 BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 132, s. 363.

195 Harekât devam ederken Kirmanşah, Van ve Revan taraflarındaki firarları araştırmak üzere Anadolu'nun orta kolunda teftiş için El-Hac Ahmed Ağa görevlendirilmiştir. Bkz. BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 132, s. 83.

saptanan askerlerin memleketlerindeki kadılıklar da durumdan haberdar edilmiştir.[196] Buna karşın firariler birliklerine dönmemekte ısrar ederlerse firarilerin kalebentlikle cezalandırılmaları ve ellerindeki ganimetlere el konulması öngörülmüştür.[197] Bu tür tedbirler ve cezalar Osmanlı Devleti'nin çağdaşı Fransa'da da görülmekteydi. Örneğin XIV. Louis döneminde firarilere ve onlara yardım edenlere ağır cezalar getirilerek bu problem kontrol altına alınmaya çalışılmıştır.[198]

Osmanlı Devleti firarlara karşı aldığı bu tedbirleri sürdürürken seferdeki orduya takviye kuvvetler gönderilmesi için de Bayburt'tan Erzurum'a, Dukakin'den Özü'ye kadar hem Anadolu hem Rumeli'deki sancak ve kalelere emirler ulaştırılmıştır.[199] Özü, Azak, Kefe gibi kalelerdeki yeniçeri kuvvetlerinin dahi Revan kuşatmasına sevk edilmeleri askeri kuvvete olan ihtiyacın boyutlarını ve İstanbul'un kaygısını ortaya koyması açısından son derece mühimdir.

Savaş uzun ve zorlu bir süreçtir. Savaşta düşman kurşunlarına veya oklarına hedef olan askerler yaralanmakta veya ölmekteydiler. Yaralıların tedavisi ordu içindeki hekimler ve cerrahlar tarafından yapılırdı. Bunların kendi içinde bir teşkilatlanması mevcut olup başlarında hekimbaşı ve cerrahbaşı ve yardımcı bazı görevliler vardı.[200] İran savaşlarında orduda görevli hekim ve cerrahların toplamı hakkında herhangi bir bilgiye rastlanmamakla birlikte İstanbul'dan peyderpey cerrah ve hekim gönderildiği bilinmektedir.[201] Örneğin 1725'te, muhtemelen Gence Seferine çıkacak orduda hizmet vermek üzere, Revan Seraskeri Ahmed Paşa'nın yanında İstanbul'dan altı nefer cerrah ile iki nefer hekim görevlendirilmiştir.[202] Bu da gösteriyor ki sefere çıkacak bir ordunun tüm lojistik unsurlarının tamamlanması devlet tarafından nasıl önemsenmişse sağlık hizmeti veren cerrah ve hekimlerin de ordu sefere çıkmadan hazır bulunmaları aynı derece önemsenmiştir.

196 Sivas, Arapkir, Eğin ve Divriği kadılarına yazılan hükümde Revan kuşatmasında bulunmak üzere buralardan yazılan cebecilerin firar ettiği ve eğer bu askerler evlerinde ise bir an evvel cepheye gönderilmeleri gerektiği kaydedilmiştir. Bkz. BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 132, s. 97.
197 BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 132, s. 99, 363.
198 1684-1714 yılları arasında ordudan firar eden yaklaşık 16.500 asker Marsilya'da zincire vurulmuştur. Bkz. Geoffrey Parker, *Askeri Devrim Batı'nın Yükselişinde Askeri Yenilikler 1500-1800*, (Ter. T. Zorlu), İstanbul, 2006, s. 97.
199 BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 132, s. 67, 98-99.
200 BOA, *D.BŞM*, nr. 1494, s. 14; M. Nuri Türkmen, "II. Mahmut Dönemine Kadar Osmanlı Ordusunda Sağlık Hizmetleri," *Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi*, Sy: 6, Ankara, 2005, s. 128.
201 Örneğin 1723 yılı Ekim ayında İstanbul'dan Tebriz Seferi için 2 nefer, 1724 yılı Mart ayı sonlarında ise yine İstanbul'dan 5 nefer cerrah gönderilmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3288, s. 70; nr. 14351, s. 200.
202 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 26.

Cerrahlar, yaptıkları hizmet karşılığında verilen ücretten başka fetihten sonra da ödüllendirilmişlerdir. Örneğin Hemedan Kalesi'nin fethinden sonra cerrahlara 300 kuruş bahşiş verilmiştir.[203] Cerrahların yaralıları tedavi etmek için çeşitli ecza, ilaç ve aletlere ihtiyacı vardı. Bunlar savaş için gereken mühimmatla birlikte İstanbul'dan gönderilmiştir.[204] Cerrahlar, geleneksel tedavi yöntemlerine ait, bugün bile adları unutulmuş bazı bitkiler kullanmıştır. Örneğin yaradan kan akışını durdurmak için şap, göz taşı ve kardaş kanı;[205] kanın durdurulmasından sonra yaraları tedavi için de anzarottan yararlanılmıştır.[206] Cerrahların sandıklarında yer alan aletlerin neler olduğuna dair herhangi bir bilgi bulunmamaktadır. Sadece bunların takım olarak sandıklar içinde cephelere ulaştırıldıklarını biliyoruz.[207]

Savaşın bir diğer yönünü insan kayıpları oluşturmaktadır. Savaşın doğası gereği düşman kuvvetleri ile girişilen muharebede birçok asker hayatını kaybetmekteydi. Osmanlı kaynakları savaşlarda şehit olan askerler hakkında net bir rakam vermekten kaçınmışlardır. Yalnızca kroniklerde tekil olaylar sonucunda kaybedilen askerlere dair bazı ipuçları yakalanmaktadır. Ama toplam bir sayı yoktur. İran seferlerinde de hayatını kaybeden Osmanlı askerlerinin sayısı ile ilgili elimizde kesin bir rakam mevcut değildir. Buna karşın Osmanlı kaynakları zaferin şaşaasını kanıtlamak istercesine katledilen Acemlerin sayısını biraz da abartarak vermeyi ihmal etmemişlerdir. Örneğin Abdullah Paşa 1725'te ikinci kez kuşattığı Tebriz'i ele geçirdiğinde şehirde 80 bin Acem'in kılıçtan geçirildiğini haber vermiştir.[208]

Ordudaki kayıpların bir diğer nedeni salgın hastalıklardır. Doğu seferlerinde şartların daha zor olması nedeniyle ortaya çıkan salgınlar neticesinde çok sayıda asker hayatını kaybedebiliyordu. Hatta hastalıklardan dolayı ölen askerlerin sayısı savaşta ölenlerin kat kat üzerinde olabiliyordu. Murphey, Osmanlı kroniklerinden örnekler vererek hastalıkların artmasında hava koşulları, suların durumu, yorgunluk, sıcaklık ve açlık gibi faktörlerin etkili olduğunu vurgulamaktadır. Nitekim 1629-30 yıllarındaki doğu seferinde Osmanlı ordusunda hastalık kol gezmiş ve 30 bine yakın can almıştır.[209]

203 BOA, *D.BŞM*, nr. 1494, s. 16.

204 BOA, *D.BŞM.ORH*. Dosya nr. 12, vesika nr. 135.

205 Şapın, kan veya doku proteinlerini çökertiği için etkili bir kanama dindirici özelliği vardır. 1724'te İstanbul'dan Trabzon'a sevk edilen mühimmatın arasında 20 kıyye şap da bulunmaktadır. Bkz. *Türkçe Sözlük*, Türk Dil Kurumu, 10. Baskı, Ankara, 2005, s. 1848; http://tdkterim.gov.tr/bts/?kategori=verilst&kelime=%FEap&ayn=tam; *D.BŞM*, 1492, s. 4-5.

206 http://tdkterim.gov.tr/bts/?kategori=verilst&kelime=anzarot&ayn=tam; BOA, *D.BŞM*, nr. 1492, s. 4.

207 Nitekim 1724 senesinde 2 takım ve 2 sandık alât-ı cerraha İstanbul'dan Trabzon'a gönderilmiştir. Bkz. BOA, *D.BŞM*, nr. 1492, s. 2, 5.

208 *Adana Şer'iyye Sicili*, nr. 30, s. 80.

209 Murphey, *a.g.e*, s. 153-54.

18. yüzyıl başlarındaki İran seferlerinde de orduda birtakım hastalıkların yaşandığı anlaşılmaktadır. Bu hastalıkların Revan ve Tebriz kuşatmalarında meydana geldiği tespit edilmiştir. Fakat hastalıklarla ilgili ayrıntılı bilgilere ulaşmak mümkün olmazken hem Çelebizâde hem de Kemanî Mustafa Ağa'nın anlatılarının satır aralarında bazı ipuçları elde etmek mümkün görünüyor. Nitekim 1724 Eylülünde Tebriz kuşatması devam ederken soğuk havanın ve beraberinde kar yağışının bastırması orduda çeşitli hastalıkların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Üstüne üstlük asker kuşatmayı sürdürmekte isteksizdi. Abdullah Paşa ordunun bu durumunu göz önünde bulundurarak kuşatmayı ertelemek zorunda kalmış ve geri çekilmiştir.[210]

Mustafa Ağa ise 1724'te Revan'ı kuşatan Osmanlı ordusunda çok sayıda askerin hasta olduğunu yazmaktadır. Fakat bu hastalığın neden kaynaklandığını belirtmemiştir. Yine Tebriz kuşatması sonrasında, 1725'te, Osmanlı ordusunda ortaya çıkan hastalığın çok sayıda askerin ölümüne neden olduğuna dair bir Ermeni kaynağında bilgiler yer almaktadır.[211]

Osmanlı ordusunu kırıp geçiren bu salgın hastalıkla ilgili kaynaklarda maalesef yeterli bilgi yoktur. Aslında 1720'li yıllarda Osmanlı başkentinde ortaya çıkan salgın hastalık birçok kişinin ölümüne sebep olmuştu. Venedik balyoslarının raporlarında bununla ilgili epey bilgi yer almaktadır.[212] Bundan başka nezle gibi modern dünyada sağlık hizmetlerinin gelişmesiyle birlikte kolayca tedavi edilebilen hastalıkların 18. yüzyılda ölümle sonuçlanabildiğini de göz önünde bulundurmakta fayda vardır.[213] Bu tür salgın hastalıkların bir arada yaşama ve fiziksek olarak daha zor koşullarda olan savaş sürecinde ortaya çıkması ve asker arasında hızla yayılması olağandır. Çünkü kuşatma savaşlarında sürenin uzaması ölümleri artırıyordu. Murphey, 17. yüzyıl için kuşatmanın 30-40 günden fazla olmasının olağan dışı olduğuna vurgu yapmaktadır.[214] Revan kuşatmasının 92 gün devam ettiği düşünüldüğünde bu uzun sürede askerler arasında hastalıkların ortaya çıkması normaldir.

Hastalıklar sadece ordu içinde değil Osmanlı coğrafyasındaki bazı şehirlerde de yaygındı. Çünkü Osmanlı ordusunun savaşta olduğu sırada İstanbul'da hastalıklar çok sayıda ölüme neden olmuştu. Üstelik hastalık

210 Küçük Çelebizâde İsmail Âsım, s. 230.
211 Andreasyan, *a.g.e.*, s. 66.
212 Mary Lucille Shay, *Venedik Balyoslarının Bakışıyla Osmanlı İmparatorluğu Lale Devri ve Sonrası (1720-1734)*, (Çev. Münir Akın), İstanbul, 2009, s. 51-52.
213 Bu salgın hastalık hakkında herhangi bir bilgi edinilemezken dönemin şairlerinden Vehbi kendi divanında İstanbul'da nezle salgının olduğundan bahsetmektedir. Bkz. Hamit Dilnen, "Seyyid Vehbî Divanı'nda Çevre, Kültür Unsurları ve Toplum Hayatı," *Ç.Ü. İlâhiyat Fakültesi Dergisi*, C. 5, Sayı: 2, 2005.
214 Murphey, *a.g.e.*, s. 155.

Rumeli'de de etkisini göstermiştir. Buradaki madenlerde çalışan işçiler hastalık dolayısıyla firar etmişlerdi. Tüm bu örnekler bunun salgın olabileceğini göstermektedir. Öte yandan hastalıklarla boğuşan yalnızca Osmanlı ordusu değildi. Aynı tarihlerde Hazar kıyısındaki Rus ordusunda da hastalıklar nedeniyle kayıpların 130 bini bulduğu iddia edilmektedir.[215]

Savaşa katılan her askerin ölüm veya yaralanma ile karşı karşıya kalması muhtemeldi. Fakat savaşlarda kaybedilen Osmanlı askerleri ile ilgili düzenli kayıtlar maalesef mevcut değildir. Bu nedenle hangi savaşta Osmanlı ordusunun kaç asker kaybı olduğunu net bir şekilde ortaya koymak mümkün değildir. Buna dair İran harekâtında bazı rakamlar verilmiştir ancak bunlar da kesin olmaktan uzaktır.

Rakam ne olursa olsun ortada bir gerçek var o da Osmanlı ordusunda kayıpların olduğudur. Gerek savaşırken gerekse hastalıklar sonucunda ölen askerlerin defin işlemleri de hemen orada yapılmıştır. Nitekim Tiflis Seferinde seraskerin yanına gönderilen ordu mühimmatı arasında 200 top kefenlik bez bulunmaktaydı.[216] Ölen askerlerin techiz ve tekfin masrafları ordu hazinesinden karşılanmıştır. Nitekim İşbilir, 17. yüzyıl başlarındaki Şark seferlerinde ölen her askerin defin işleri için 240 akçe ödendiğini ve askerin rütbesine göre bu miktarın arttığını ifade etmektedir.[217]

Savaş sırasında ailelerinden yaklaşık 2 bin kilometre ötede hayatlarını kaybeden askerlerin durumu aynı kazadan beraber savaşa gidip dönen arkadaşları tarafından veya devlet memurları tarafından bir şekilde ailelerine ulaştırılmıştır. Bu askerlerden biri de Balıkesirli Ebu Bekir'dir. Balıkesir'in Mirza Bey mahallesinde ikamet eden Bekir dededen beri devam eden tımarı işliyordu. Bekir, 1724'te sefer emriyle Revan kuşatmasına katılmak üzere görevlendirilmiş fakat kuşatma esnasında şehit düşmüştür. Bekir'in ölümü ailesine bildirilmiş ve geriye bıraktığı mal varlığının yani terekesinin dökümü şer'iyye sicil defterine kaydedilmiştir. Bu aslında Osmanlı miras hukukunda doğal bir süreç olup sicillerde sık sık bu dökümlere rastlanmaktadır. Fakat bu terekeyi diğerlerinden farklı kılan Bekir'in savaşta yanında bulunan emvalinin de kayda geçirilmiş olmasıdır. Bir Osmanlı askeri binlerce kilometre uzakta şehit düşmüş ve yanındaki eşyalarıyla parası ailesine ulaştırılmıştır. Bunlar: bir at, bir cariye, bir kırmızı kilim, bir seyishane bargirinden hissesi ve 30 kuruş nakit paradır. Bu da gösteriyor ki Bekir gani-

215 Jeremy Black, *Savaş ve Dünya Askeri Güç ve Dünyanın Kaderi 1450-2000*, (Çev. Yeliz Özkan), Ankara, 2009, s. 187.
216 BOA, *MAD*, nr. 1943, s. 27.
217 17. yüzyıl başlarında Revan Seferinde şehit olan Yeniçeri Ağası Mustafa Ağa'nın techiz ve tekfini için 50.000 akçe ödenirken Sinan Paşa'nın şark seferinde ölen vezir Ahmed Paşa'nın techiz ve tekfinine 89.000 akçe ödenmiştir. Bkz. İşbilir, *a.g.t.*, s. 157.

metten payına düşeni almıştır. Zira Osmanlı ordusunun Revan Seferinde esirler aldığını daha önce belirtmiştik. Bu esirlerden biri de Bekir'in yanındaki cariye olmalıdır. Fakat onun ölümüyle cariyesi 10 kuruşa satılmış ve para mirasına dahil edilmiştir.[218] Yine Hemedan Seferinden dönerken Devegeçidi denilen mevkide vefat eden İbrahim Beşe'nin yanında da Acem bir cariye bulunuyordu. İbrahimin terekesinde bu cariyenin kıymeti 30 kuruş olarak kaydedilmiştir.[219]

218 *BŞS*, nr. 719, s. 45.
219 *HŞS*, nr. 396, s. 63.

SEFER MASRAFLARI VE FİNANSMAN

Savaşlar ile ekonomi arasında çok yakın bir ilişki vardır. Ekonomi bir savaşın nedeni olabileceği gibi savaşların sonucunu da etkileyebilir. Savaşlar zaferle sonuçlandığında ekonomiden alıp tükettiği kaynaklar telafi edilebilirken, yenilgiyle sonuçlandığında ekonomik kayıpları da beraberinde getirir.[1]

Osmanlı Devleti seferlerin masraflarını karşılamak amacıyla 16. yüzyılın ortalarından itibaren çeşitli vergiler ihdas etmiştir. Bunlar; avarız, nüzül ve sürsattır. Divanın kararı ve padişahın emri ile savaş masraflarını karşılamak üzere sefer zamanlarında toplanan avarız vergisi zamanla sürekli alınan nakdi bir vergiye dönüşmüştür.[2] Bunun yanında yine sefer zamanlarında cepheye giden ve cepheden geri dönen ordunun yiyecek ihtiyacını karşılamak amacıyla hububattan ayni olarak alınmak üzere nüzül vergisi ihdas edilmiştir. Ancak avarızda olduğu üzere 16. yüzyılın sonu ve 17. yüzyılın başlarındaki savaşlar dolayısıyla nüzül vergisi de sürekli alınan nakdi bir vergi haline gelmiştir.[3] Bu süreçte sefere çıkan ordunun iaşesini belli bir meblağ ödeyip karşılamak için sürsat denilen yeni bir vergi ortaya çıkmıştır. Bu verginin nüzülden farkı un ve arpadan başka yağ, bal, koyun, ekmek, saman, ot ve odun gibi maddeleri de içermesidir. Sürsat, sefer yolunun uzağında kalan kazalardan nakdî olarak tahsil edilmiştir.[4] Nitekim 17. yüzyıl başlarındaki şark seferlerinde ordu hazinesi gelirleri arasında nüzül bedelleri önemli bir yer tutmaktadır. Örneğin Cığalazâde Sinan Paşa'nın İran Seferinde ordu hazinesinin gelirlerinin yüzde 55'ini nüzül, sürsat ve kürekçi bedelleri oluşturmuştur. Keza aynı seferlerde Nasuh Paşa döneminde ordu hazinesinin gelirlerinin yüzde 34'ünü nüzül, mekkâre, sürsat ve kürekçi bedelleri oluştururken Kara Mehmed Paşa'nın Revan Seferinde bu oran yüzde 15'e yakındır.[5]

1 Savaş ile ekonomi arasındaki ilişki için bkz. Mehmet Genç, "18. Yüzyılda Osmanlı Ekonomisi ve Savaş," *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, İstanbul, 2002, s. 211-225.

2 Ö.Lütfi Barkan, "Avarız," *İA*, II, MEB, İstanbul 1993, s. 13-19; Bruce Mc Govan; "Osmanlı Avarız-Nüzül Teşekkülü 1600-1830," *VIII. TTK Bildiriler*, II, Ankara 1981, s. 1327.

3 Ömer İşbilir, "Nüzül," *DİA*, XXXIII, İstanbul, 2007, s. 311.

4 İşbilir, "a.g.mad.," s. 311; Lütfi Güçer, *XVI-XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler*, İstanbul, 1964, s. 93-97.

5 İşbilir, *a.g.t.*, s. 106-117.

18. yüzyılın başlarından itibaren ise bunlara ek olarak seferleri finanse etmek amacıyla imdad-ı seferiyye ve imdad-ı hazeriyye vergileri alınmaya başlanmıştır. Zira 17. yüzyıl başlarında savaşların yarattığı ekonomik krizi aşmak için Osmanlı Devleti varlıklı kişilerden borç alma yoluna gitmiştir. Buna imdadiye ya da imdad-ı seferiyye denilmektedir. 1686 yılının sonlarına doğru Macar sınırında yaşanan yenilgiden sonra Osmanlı Devleti bütün şehir ve kasabalarda yaşayan âyan ve eşraftan borç para almaya karar vermiştir. Aynı zamanda valilerden, saray kadınlarından ve İstanbul'daki ulemadan da katkı sağlaması istenmiş fakat ulema karşı çıktığından bunlar imdadiyyeden muaf tutulmuşlardır. 1688'de ise şeyhülislamdan da fetva alınarak imparatorluk sınırları içindeki herkesten imdadiye toplanmasına karar verilmiştir. Bunun yanında 1698'de yine savaş masraflarını karşılamak amacıyla yüksek rütbeli devlet görevlileri, Mısır ümerası ve vakıf gelirlerinden imdadiyye toplanmıştır. 1717 yılına gelindiğinde Avusturya karşısında alınan yenilgiden sonra Divan, imdad-ı seferiyye vergisi ile ilgili yeni bir düzenleme yapmıştır. Buna göre imdad-ı seferiyye vergisinin yarısı ile valilerin emrindeki sekban/leventlerin masrafları, diğer yarısıyla da kapı halklarının masrafları karşılanacaktır.[6] Barış zamanlarında ise imdad-ı hazariyye vergisi ihdas edilmiştir. İmdad-ı hazariyye, seferiyye vergisinin yarısı oranında olup taksitle tahsil edilmiştir.[7]

İran seferlerinin başlamasıyla birlikte yerel idareciler kapı halkları ile birlikte seferle görevlendirilmişlerdir. Bu kapsamda vali ve mutasarrıfların sefer hazırlıklarını finanse etmek için imdad-ı seferiyye vergisi toplanması gerekmiştir. 1723'teki Tiflis Seferinin hemen öncesinde seferle görevlendirilen vali ve sancakbeylerine gönderilen emirlerde reayadan tahsil edilecek olan verginin miktarı da belirtilmiştir. Buna göre reayadan imdad-ı seferiyye vergisi talep edilmeden o yılki imdad-ı hazariyye vergisine yüzde 50 oranında zam yapılıp vergi bu şekilde tahsil edilmiştir. Aslında normal şartlar altında imdad-ı seferiyye vergisi imdad-ı hazariyyenin iki katı olarak tahsil edilmekteydi. Fakat padişah, sefer dolayısıyla reayaya ek mali yükümlülük getirmemek için belgelerdeki ifadeyle "fukaranın hallerine merhameten" böyle bir yol takip etmiştir. Örneğin Sivas Eyaleti imdad-ı hazariyyesi 15.000 kuruş iken imdad-ı seferiyye için bu miktara 7.500 kuruş zam yapılmış ve vergi 22.500 kuruş olarak tahsil edilmiştir.[8] Oysa imdad-ı seferiyye miktarının 30.000 ku-

6 Ayrıntılar için bkz. Halil İnalcık, "Military and Fiscal Transformation in the Ottoman Empire, 1600-1700," *Archivum Ottomanicum*, VI, 1980, s. 322-327.

7 İmdad-ı hazariyye Karesi Sancağı kazalarından üç taksitle tahsil edilmiştir.

8 BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 131, s. 68.

ruş olması gerekirdi. Bu durumda devlet, seferiyye vergisini yüzde 25 oranında aşağı çekerek tahsil etmiştir.

İmdad-ı seferiyye vergisi taşradaki vali ve mutasarrıfların seferle görevlendirilmeleri halinde yılda bir defaya mahsus olmak üzere toplanmıştır. İdareciler kapı halkları ve yanlarında bir miktar levent ile sefere katılmakla yükümlü tutulduklarından masrafların karşılanmasında bu vergiden elde edilen gelir kullanılmıştır. İran seferleri farklı cephelerde üç yıl boyunca devam ettiğinden idareciler seferde iken de yöneticisi oldukları eyalet ve sancaklardan imdad-ı seferiyye vergisi toplanarak kendilerine ulaştırılmıştır. Ancak paşalar seferde iken sancaklarındaki reayadan bu vergilerin toplanmasında zaman zaman sıkıntılar yaşanmamış değildir.[9]

Öte yandan taşradaki idarecilerin daha seferle görevlendirilmelerinden itibaren imdad-ı seferiyyenin tahsilinde birtakım sıkıntılar meydana gelmiştir. Bu tür sıkıntılar idarecilerin sefere iştiraklerini geciktirmiştir. Çünkü idareciler imdad-ı seferiyye vergisini zamanında toplayamadıklarından sefer hazırlıklarını tamamlayamamışlardır. Örneğin 1723'te Karahisar-ı Şarkî Sancağı'na bu verginin tahsili için birkaç defa emir gönderilmiş olmasına rağmen bir netice elde edilememiştir.[10] Bundan başka vergi oranları ile ilgili de problemler yaşanmıştır. Bazı kazalar kendi hisselerine diğer kazalarla kıyaslandığında fazla miktarda vergi düştüğünü ileri sürmüş ve hükümete şikâyette bulunmuştur. Örneğin Erzincan kazası reayası kendilerine 3.700 kuruş imdad-ı hazariyye yazılmışken Erzurum kazasına 2.000 kuruş yazıldığını belirterek bu durumdan şikâyetçi olmuştur. Bunun üzerine reayanın şikâyeti haklı bulunmuş ve Erzincan kazasının hazariyyesi 1.700 kuruş eksiltilerek 2.000 kuruş olarak yeniden düzenlenmiştir.[11]

İmdad-ı seferiyye ve hazariyye vergisi ile ilgili şikâyetlerde dile getirilen bir diğer problem taşradaki idarecilerin tamahkârlıklarıdır. Sefer sırasında devlet, her ne kadar reayanın vergi yükü ile mağdur edilmemesi hususunda eyalet ve sancaklara emirler göndermişse de taşradaki idarecilerden bazıları bunun aksine hareket etmişlerdir. Örneğin Karahisar-ı Şarkî reayası, mutasarrıfları olan İbrahim Paşa'nın imdad-ı hazariyyeye yapılan zamla yetinmeyip kendilerinden fazla miktarda vergi talep ettiğini belirterek paşadan şikâyetçi olmuşlardır.[12] Sefer boyunca idarecilerin tutumundan kaynaklanan bu tür sorunlara dair örnekleri artırmak mümkündür. Anlaşılıyor ki hükümetin imdad-ı seferiyye vergisi salmak yerine bu verginin

9 BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 132, s. 7.
10 BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 131, s. 76.
11 BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 131, s. 127.
12 BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 131, s. 140.

imdad-ı hazariyyeye bir miktar zam yaparak tahsilini istemesi taşradaki idarecileri tatmin etmemiştir. Görüldüğü üzere İran seferleri sırasında sefer masraflarını karşılamak üzere alınmakta olan imdad-ı seferiyyenin tahsilinde yöneten ve yönetilenlerden kaynaklanan birtakım sorunlar yaşanmıştır.

Münir Aktepe, III. Ahmed dönemindeki mali durumu değerlendirirken padişahın hazinenin gelir kaynaklarını artırmaya yönelik gayret içinde olduğunu ve bu doğrultuda bir taraftan yeni vergiler konulduğundan bir taraftan da tasarruf tedbirlerinin artırıldığından bahsetmektedir.[13] Aktepe, İran seferleri nedeniyle seferi vergilerin konulmuş olmasının reayanın üzerindeki vergi yükünü artırdığını hatta bu nedenle bir kısım reayanın İstanbul'a göç etmek zorunda kaldığını ve bunların vergi yüklerinin de yerinde kalan reaya üzerine yüklendiğini belirtmektedir.[14] Her ne kadar İran seferleri dolayısıyla 1723'te reayadan toplanacak olan imdad-ı seferiyye vergisi yerine imdad-ı hazariyyeye yüzde 50 oranında zam yapılarak toplanmışsa da bu karar reayanın vergi yükünü hafifletmemiş olsa gerek. Öte yandan İran seferlerinin bir yıl içinde bitmeyip 1727 yılına kadar devam etmesi ve her yıl imdad-ı seferiyye toplanması reayayı zor durumda bırakmış olmalı. Nitekim Aktepe'nin de örnek olarak verdiği 721 numaralı Balıkesir Şer'iyye Sicilinde beş yıldır devam eden şark seferleri dolayısıyla reayanın vergi vermekten muzdarip olduğu belirtilmiş ve padişah 1727'de reaya üzerine salınan seferi vergileri lağv etmiştir.[15]

Bu bölümde İran seferleri için yapılan masraflar, bunların hangi kalemlerde ne oranda gerçekleştiği, seferlerin finansmanının nasıl ve hangi kalemlerden sağlandığı ve bunun için takip edilen yöntemler ele alınacaktır. Bu bağlamda her seferin ayrı ayrı masrafları ve finansmanı ve bunların ögeleri incelenerek karşılaştırma olanağı da bulunmuş olacaktır.

Seferlerin Masrafları

İran seferlerinde seraskerlerin yanında her cephe için ayrı bir ordu defterdarı tayin edilmiştir. Fakat savaş sürecinde bunlardan bazılarının görev yerleri değiştirilirken bazılarının da görevlerine son verilmiştir. Bu nedenle bazen aynı cephede birkaç defterdar değişikliği bile olmuştur. Ordu

13 Örneğin Mayıs-Ekim 1718 tarihleri arasında yedi aylık sürede yalnız kapıkullarının mevâcibinden 1.500 kese tasarruf edilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. M. Münir Aktepe, *Patrona İsyanı (1730)*, İÜ, Edebiyat Fakültesi Yay., İstanbul, 1958, s. 5-7.

14 Aktepe, *a.g.e.*, s. 8-9. Şöyle ki 1724 yılı başlarında Rusya üzerine olası bir sefer için Anadolu Eyaleti valisi Osman Paşa kapı halkı ve eyalet askerleriyle görevlendirilmiş ve bu kapsamda imdad-ı seferiyye salınmıştır. Fakat bu seferden vazgeçilmiştir. Ancak Anadolu Eyaletine seferiyye vergisi salındıktan sonra paşa Revan Seferiyle görevlendirilmiştir. Bkz. BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 132, s. 5.

15 Aktepe, *a.g.e.*, s. 10, *BŞS*, nr. 721, vr. 34b.

defterdarı, ordu hazinesindeki hesaplardan ve seferin genel mali işlerinden sorumluydu.

İran seferlerinde ordu defterdarları: Tiflis defterdar vekili; Seyyid Mahmud Efendi,[16] Merâmi Ahmed Efendi ve Kasım Efendi. Revan ordu defterdarı Merâmi Ahmed Efendi, Tiflis'ten tayin edilmiştir.[17] Tebriz defterdarı önce Abdurrahman Efendi[18] sonra Seyyid Mahmud Efendi olmuştur.[19] Kirmanşah ve Hemedan ordu defterdarı Hasan Ağa,[20] Gence defterdarı Kasım Ağa'dır.[21]

Sefer masraf defterlerinde para birimi olarak kuruş, para ve akçe kullanılmıştır. Tiflis, Revan ve Tebriz masraf defterlerinde hesaplamalar yapılırken esedî kuruş esas alınmıştır. Esedî kuruş, diğer bir adıyla aslanlı para olup değeri 120 akçedir.[22] Öte yandan Hemedan Seferi masraf defterinde ise iki farklı para kullanılmıştır. Bunlardan birisi zolta kuruş diğeri rumi kuruştur. Zolta/zolota kuruşun 1725 tarihli sikke nizamında 90 akçe olduğu belirtmektedir.[23] Rumi kuruşun ise Osmanlı madeni paraları arasında bahsi geçmemektedir. Osmanlı para tarihi üzerine yapılmış çalışmalar tetkik edildiğinde de bu parayla ilgili hiçbir bilgiye rastlanılmamıştır.[24] Şevket Pamuk, Osmanlı Devleti'nin 18. yüzyıl başlarındaki bu savaşlar sırasında Acem ülkesinde tedavülde olan sikkelerle aynı standartlarda sikke bastığını ifade etmekte ve savaş sırasında ele geçirilen bölgelerle kuzeyde Tiflis ve Azerbaycan'dan güneyde Bağdat'a kadar uzanan sahada 2,7 ve 5,3 gram ağırlığında iki yeni sikke basıldığından bahsetmektedir.[25] Ancak yap-

16 Mahmud Efendi H. 4 Şevval 1135/M. 8 Temmuz 1723 tarihinde Tifis defterdar vekili olarak tayin edilmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 16.

17 "îrad ve masarifât ve icârat ve ücerât El-Hac Ahmed Efendi defterdâr-ı ordu-yu Revan gurre-i C vacib-i sene ilâ gaye-i Receb sene 1137" Bkz. BOA, *MAD*, nr. 135, vr. 11a.

18 Abdurrahman Efendi, Abdullah Paşa'nın Tebriz seraskeri tayin edilmesiyle birlikte defterdar vekili olarak paşanın yanına görevlendirilmiştir. Kendisi sabık Vidin nazırıdır. Abdurrahman, defterdarlık hizmetini gereği gibi görmediğinden görevinden alınmıştır. Bkz. BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 131, s. 233; Fehameddin Başar, *Osmanlı Eyâlet Tevcihâtı (1717-1730)*, TTK, Ankara, 1997, s. 272-273.

19 Seyyid Mahmud Efendi Tebriz'de defterdar vekili iken 4 Mart 1725'te Abdullah Paşa'nın isteğiyle görevini lâyıkıyla yerine getiremediği gerekçe gösterilerek yerine Revan ordu defterdarı olan Merami Efendi tayin edilmiştir. Bkz. BOA, *A.E. III. Ahmed*, nr. 6203.

20 Hasan Ağa aynı zamanda Kirmanşah Seferi esnasında da ordu defterdarlığı yapmıştır. Bkz. BOA, *C.AS.*, nr. 36943, 37870.

21 H. 25 L 1137'de nüzül emini olan Kasım Efendi Gence defterdarı tayin edilmiştir. Bkz. Başar, *a.g.e.*, s. 273.

22 Hollandalıların "rex daller" adıyla bastıkları paraya üzerinde arslan resmi bulunduğu için Osmanlılar "arslanlı kuruş" ya da "esedî" adını vermişlerdir. Bu kuruşun rayicinin 120 akçe (40 para) olduğu belirtilmektedir. Ayrıntılar için bkz. Halil Sahillioğlu, "Esedî," *DİA*, XI, İstanbul, 1995, s. 368-369.

23 Küçük Çelebizâde İsmail Âsım, s. 310.

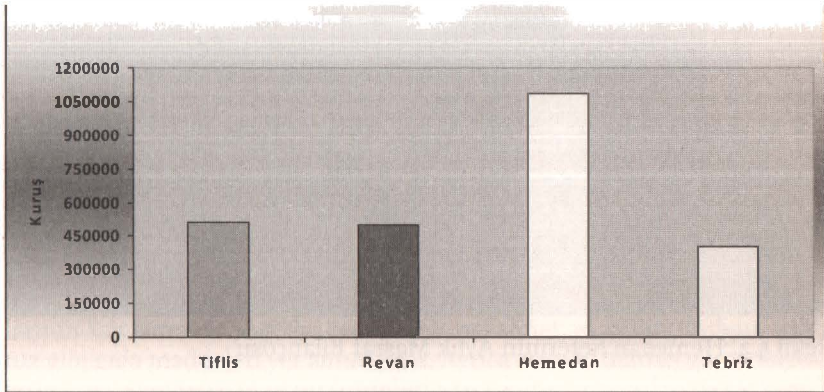
24 Hemedan Seferi masraf defterinde bazı kalemlere ait masraflar rûmî kuruş olarak kaydedilmiştir. Bkz. BOA, *DBŞM*. Nr. 1494.

25 Şevket Pamuk, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Paranın Tarihi*, İstanbul, 1999, s. 113.

tığımız hesapla rumi kuruşun bu basılan paralardan olma ihtimali çok düşüktür. Çünkü masraf defterinde hesaplamalar rumi kuruş üzerinde yapılırken yanında zolta kuruş karşılığı da verilmiştir. Böylelikle rumi kuruşun akçe bazındaki değerini ortaya çıkarmak mümkün olmuştur. Buna göre; 18. yüzyıl başlarında bir zolta kuruşun 90 akçe olduğundan hareketle bir rumi kuruşun 120 akçeye karşılık geldiği tespit edilmiştir. Bu tespit rumi kuruşun Anadolu'da kullanılan esedî kuruşla aynı değere sahip olduğunu ortaya koymaktadır.

Sefer Masraflarının Karşılaştırılması

Elimizdeki dört masraf defterinden yola çıkarak Osmanlı Devleti'nin İran seferleri kapsamında yapmış olduğu masrafları, bu masrafların hangi kalemlerde yoğunlaştığı, her sefer kendi içinde ayrıca değerlendirilerek diğer seferlerle benzeşen ve farklılaşan yönleri incelenerek bir analiz ortaya koymak mümkün olacaktır.

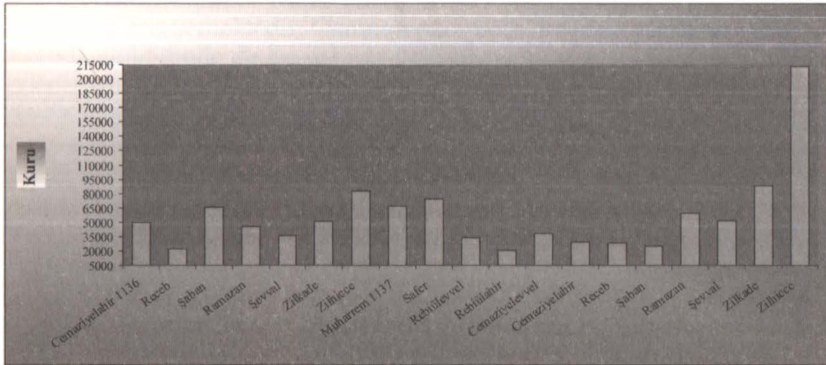


Şekil 5.1. İran Seferlerinin Masraf Bilançosu

Yukarıdaki tablo incelendiğinde en fazla masrafın 1 milyon kuruşla Hemedan Seferine ait olduğu görülmektedir. Tiflis ve Revan seferleri için ise hemen hemen aynı miktarda masraf yapıldığı anlaşılmaktadır. Çünkü Tiflis Seferinin masraf yekûnu 512 bin kuruş iken Revan'ın 503 bin kuruş-

tur.[26] 1724'teki Tebriz Seferinin masrafı ise yaklaşık 405 bin kuruştur.[27] Tiflis, Revan ve Hemedan masraf defterleri ortalama bir buçuk yıllık bir süreyi kapsarken Tebriz masraf defterinde bir yılı kapsamaktadır.

İran seferleri içinde en fazla masrafın yapıldığı Hemedan Seferi ile ilgili biraz daha bilgi vermek yerinde olacaktır. Bu sefere ait masraflar hemen hemen bir buçuk yıllık bir süreyi kapsamaktadır. Defterde 1724 yılına ait yedi aylık sürede 353.518,5 kuruş olan masrafa 1725'teki 712.146,5 kuruşun eklenmesiyle toplam masraf 1.088.300 kuruşa ulaşmıştır.[28] Seferin oldukça geniş bir bölgede cereyan etmesi ve Hemedan'ın ele geçirilmesinden sonra da Luristan ve Hürremabad'ın ele geçirilmesi masrafları artırmış olmalıdır. Aşağıdaki grafik incelendiğinde eğrinin en yüksek olduğu ay H.1137 Zilhicce/M. Ağustos-Eylül 1725'tir. Bu ayda yaklaşık 212.000 kuruş masraf kaydedilmiş olup diğer aylarla kıyaslandığında iki katından fazla bir miktar ortaya çıkmaktadır.

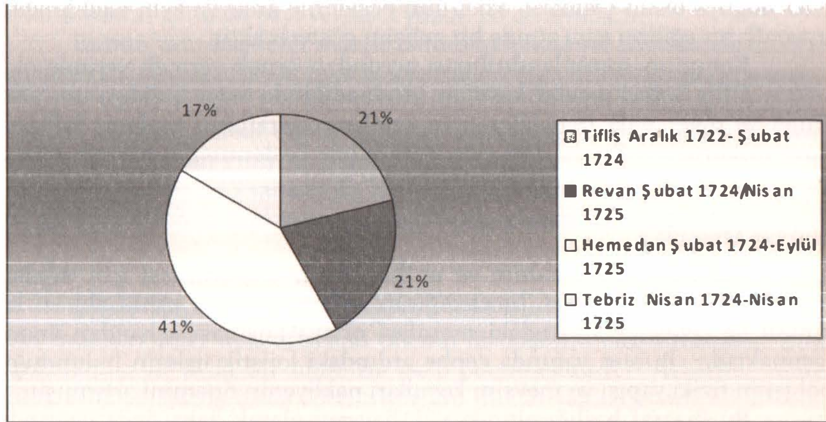


Şekil 5.2. Hemedan Seferinin Aylık Masraf Bilançosu

İran seferleri kapsamında açılan Tiflis, Revan, Tebriz ve Hemedan cephelerinin masraflarının toplamı 2,5 milyon kuruşu bulmaktadır. Buna elimizde maalesef mevcut olmayan 1725 Gence kuşatması ile 1725 Tebriz'in ikinci defa kuşatılmasının masraflarını da eklemek gerekecektir. Tiflis, Revan, Teb-

26 BOA, *MAD*, nr. 1943, s. 93, 94, 95; 135, vr. 40b, 41a.
27 Bunun yanında Tebriz'in ikinci defa kuşatıldığı 1725 yılına ait masrafların kaydedildiği bir deftere ulaşılamamıştır. Fakat elimizde nüzül emini ve kasabbaşının ayrı ayrı tuttuğu muhtelif masrafları içeren defterler bulunmaktadır. Bkz. BOA, *D.BŞM.ORH*. Dosya nr. 12, vesika nr. 130.
28 BOA, *D.BŞM*, nr. 1494, s. 36.

riz ve Hemedan seferlerinin toplam masrafları göz önüne alındığında Gence ve 1725 Tebriz seferlerinin masraflarının 950 bin ila 1 milyon kuruşu bulması muhtemeledir. Bu durumda 1722-1725 arasındaki seferlerinin ordu defterdarları tarafından tutulmuş olan masrafları 3,5 milyon kuruşa ulaşacaktır.



Şekil 5.3. Cephelere Göre Sefer Masraflarının Dağılımı

Sefer Masraflarının Sınıflandırılması

Beslenme

Beslenme, ordunun en temel ihtiyaçlarındandır. Beslenme masraflarının kapsamında buğday, un, ekmek, peksimet, et, pirinç, bulgur, yağ ve tuz gibi gıda maddeleri yer almaktadır. Ayrıca orduda hizmet gören hayvanların arpa, saman ve ot gereksinimleri için yapılan masrafları da bu kategoride değerlendirmek gerekir.

Tiflis, Revan, Tebriz ve Hemedan cephelerine ait masraflar incelendiğinde en büyük harcamanın askerin beslenme işleri için yapıldığı görülmektedir. Beslenmenin genel masraflar içindeki payı hemen her cephede yüzde 30'un üzerindedir. Bu masraflar kendi içinde ayrıca bir değerlendirmeye tabi tutulduğunda özellikle zahire ve et temini için yapılan masrafların daha fazla olduğu ortaya çıkmaktadır. Zahirenin hem askerlerin günlük beslenmesi arasında yer alan ekmeğin imalinde hem orduda istihdam edilen hayvanların yem ihtiyacı olarak kullanılması ve yine etin de temel tüke-

tim arasında yer alması bu şekilde bir sonuç çıkmasına neden olmuştur. Bu yönüyle beslenme için yapılan harcamaların sefer masraf bilançosunda üst sırada yer alması sürpriz değildir. Çünkü daha önceki Osmanlı seferleri ile kıyasladığımızda beslenme masraflarının yine tablonun üst basamaklarında olduğu hemen fark edilmektedir. Bu nedenle seferin yönü ister batıya ister doğuya olsun Osmanlı askerinin beslenme anlayışı aynı kaldığından masrafların eğilimi aynı yönde bir gelişim gösterecektir.

Konunun somutlandırılması açısından örnek vermek yerinde olacaktır. Tiflis Seferi masraf kayıtları incelendiğinde arpa, buğday, un, peksimet ve diğer gıda maddeleri için yapılan masrafların toplamı yaklaşık 150.736 kuruştur. Bu da tüm masraflar içinde beslenmenin payının yüzde 30 civarında olduğunu göstermektedir.

Nakliye Masrafları

Nakliye, orduya zahire ve mühimmatın ulaştırılması için yapılan masrafları kapsamaktadır. İncelediğimiz seferlerin doğu yönlü olması İstanbul ile cepheler arasındaki mesafeyi ortaya koyması açısından önem taşımaktadır. Bunun yanında cephe ardındaki lojistik üslerin bulunduğu bölgenin fiziki yapısı ve mevsim koşulları nakliyenin önemini artırmıştır.

Bu masraf başlığı altında yük hayvanı olarak daha önce üzerinde durduğumuz deve, beygir, katır ile arabalar ve mandaların kira bedelleri veya satın alma bedelleri dahil edilmiştir. Bunlarla birlikte nehiryoluyla ulaşım bedelleri ve Van Gölü yoluyla yapılan nakliye işleri için yapılan harcamalar da bu kategoride değerlendirilmiştir.

Seferler süresince devam eden nakliye trafiği ile ilgili şunu söyleyebiliriz ki seferlerde ağırlıklı olarak karayolu kullanılmıştır. Dolayısıyla nakliye masraflarındaki eğilim yük hayvanları ve arabalarda yoğunlaşmıştır. Aslında seferin tam anlamıyla yükünü çeken hayvanlar olmuştur. Bu nedenle nakliye masrafları arasında deve ve beygir sahiplerine verilen kira ücretlerinin payının çok daha fazla olduğu tespit edilmiştir. Daha önce ifade ettiğimiz üzere arazinin engebeli yapısı ve yükseltinin fazla olması arabaların kullanım sahasını kısıtlamıştır.

Seferler boyunca seraskerlerin talepleri doğrultusunda nakliye masraflarında kullanılmak üzere hazineden ayrıca nakit para çıkışları yapılmıştır. Örneğin Revan Seraskeri Ahmed Paşa'ya hazineden 50.000 kuruş gönderilmiştir. Yine diğer seraskerlere de nakliye masrafları için farklı miktarlarda para ulaştırılmıştır.[29] Bunun yanı sıra nakliye masraflarını karşıla-

29 BOA, *MAD*, nr. 10314, s. 146.

mak üzere mukataalar ile sancakların avarız ve nüzül mallarından da havale yapılmıştır.[30] Bu doğrultuda gerek cephe ardında gerek cephede nakliyenin sağlanması için yapılan masraflar göz önünde bulundurulduğunda bu masraf kaleminin beslenmeden sonra ikinci sırada yer aldığını ortaya çıkarmaktadır. Nakliye masraflarının oranı her seferde farklılık göstermekle birlikte toplam masraf içindeki payı yaklaşık yüzde 20 civarındadır.

Bunun yanı sıra sefer masraf defterleri içinde yer almamakla birlikte İran seferlerinin en mühim lojistik üslerinden olan Trabzon'dan Erzurum, Revan ve Van'a zahire ve mühimmat naklinde yük hayvanlarının bir kısım ücretleri Trabzon ambar emini tarafından ödenmiştir. Buna göre 1724 yılı Şubat/Mart ayından 1728 yılı Mayısına kadar geçen sürede yük hayvanlarının nakliye ücreti ve Trabzon'da kiralanan ambarların ücreti olarak Trabzon ambar emininin toplam 194.406,5 kuruş masrafı olmuştur.[31]

Maaşlar

Sefere katılan kapıkulu askerleri, miri leventler ve miri serdengeçtilerin maaşları sefer masraflarının önemli bir kısmını oluşturmuştur. Zira kapıkullarına üç ayda bir ulufe/mevacib ödenmekteydi.[32] Askerlere ulufe olarak aylık 2,5 kuruş maaş ödenmiştir. Bu miktar yalnızca yeniçeri, cebeci, topçu ve top arabacıları için değil miri serdengeçtiler ve leventler için de geçerli olmuştur. Askerlerin bu maaşları daha önceki seferlerle kıyaslandığında aslında fark edilir bir değişim yaşanmadığı anlaşılıyor. Nitekim 1714 Mora Seferinde de her askere ulufe olarak aylık 2,5 kuruş ödeme yapılmıştır.[33]

İran seferlerinde de kapıkulu askerlerine, miri leventlere ve serdengeçtilere üç ayda bir mevacib/ulufe[34] verilmiştir. Seferdeki askerlerin maaşları için gereken para Hazine-i Âmire tarafından sağlanmıştır. Bu para Hazine-i Âmire'den nakdi olarak gönderildiği gibi hazinenin gelir kalemlerinden olan mukataa ve cizye gelirlerinden de havale edilmiştir. Örneğin 1724'te Tebriz Seraskeri Abdullah Paşa'nın maiyetindeki yeniçerilerin re-

30 Örneğin Revan cephesine Trabzon İskelesi'nden mühimmat nakliyatı için Adana ve civarından yük hayvanı talep edilmiştir. Bu hayvanların sahiplerine verilecek ücretler için Adana ve Tarsus mukataası malından 3.500 kuruş havale olunması emredilmiştir. Yine 1725'te Hoy'a zahire nakletmek üzere Konya, Kütahya ve Adana'dan kiralanan develerin ücretleri için H. 1137 senesi avarız ve nüzül mallarından havale yapılmıştır. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 49, 103-104, 123.

31 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 121.

32 Maaşlar, hicri ayların ilk harfleri alınarak üç ayın adı üç harfle ifade edilmekteydi. Muharrem, Safer, Rebiülevvel: Masar; Rebiülahir, Cemaziyelevvel, Cemaziyelahir: Recec; Receb, Şaban, Ramazan: Reşen; Şevval, Zilkade, Zilhicce: Lezez olarak adlandırılmıştır. Bkz. İ. Hakkı Uzunçarşılı, *Kapıkulu Ocağı*, I, TTK, Ankara, 1988, s. 411.

33 Ertaş, a.g.e., s. 296.

34 Sertoğlu, *a.g.e*, s. 348.

şen ve lezez iki kıta maaşlarını ödemek için gereken para H. 1135 yılı Trablusşam mukataası, H. 1137 yılı Halep cizyesi ikinci taksidi ile H. 1136 yılı Maraş cizyesi taksidinden havale olunmuştur.[35]

Savaş koşulları altında maaşların her zaman düzenli olarak ödendiğini söylemek mümkün değil. Masraf defterlerinde askerlerin önceki dönemlerden kalan maaş hesaplarıyla ilgili kayıtların olması bazen maaşların gecikmeli olarak ödendiğini göstermektedir.[36] Ödemelerin gecikmesinde İstanbul ile cepheler arasındaki mesafenin payını göz ardı etmemek gerek. Hazineden gönderilen bu para herhangi bir şekilde arttığında para, ordu defterdarına makbuz karşılığında teslim edilmiştir.[37]

Bunun yanında çuka/çuha bahası adı altında yeniçerilere bir ödeme daha yapılmıştır.[38] Çünkü merkezdeki ordu birliklerine, Acemi oğlanlara ve saray hizmetindeki bazı meslek erbabına yılda bir defa kışlık çuha verilmekte olup buna yeniçeri çuhası denilmektedir.[39] Uzunçarşılı 16. yüzyıldan sonra yeniçerilerin sayısının artması dolayısıyla tamamına çuha yetiştirmenin zor olduğunu, bu nedenle de kalelerdeki yeniçerilere çuha bedeli verildiğini belirtmektedir.[40] İran seferlerinde Abdullah Paşa'nın maiyetindeki yeniçerilere mevacibleriyle birlikte çuha bahalarının da verilmesi gerek İstanbul'dan gerek kalelerden cepheye sevk edilen yeniçeriler arasında bir ayrım yapmaksızın bunların seferde olması nedeniyle çuha bahasının nakden verildiği anlaşılmaktadır.

Kirmanşah'ın fethinde önce Hasan Paşa sonrasında ise Ahmed Paşa komutasındaki Osmanlı ordusundaki askerlerin maaşlarını masraf kayıtlarından takip etmemiz mümkündür. Hasan Paşa'nın sefere başladığı dönemle ilgili defter bulunmamasına rağmen Ahmed Paşa'nın serasker tayin olmasından hemen sonra Kirmanşah'ın fethinde görev yapan askerlerin maaşları için 4.266 zolta kuruş ödendiği tespit edilmiştir.[41] Yine Ahmed Paşa'nın seraskerliğinde Salih Ağa'ya ki muhtemelen yeniçeri ağası vekilidir, dört defa yeniçerilerin maaşları için ödeme yapılmıştır. Bu ödemelerin toplamı 40.208 zolta kuruştur. Bunlardan başka miri leventler ile vefat eden

35 BOA, *MAD*, nr. 3598, s. 146.

36 Hemedan masraf defterinde önceki serasker Hasan Paşa'nın askerlerinin altı aylık ulufeleri olan 31.166 zolta kuruşun ödendiğine dair bir kayıt yer almaktadır. Bkz. BOA, *D.BŞM*, nr. 1494, s. 4.

37 BOA, *MAD*, nr. 17915, s. 10.

38 BOA, *MAD*, nr. 3598, s. 290.

39 En erken tarih olarak 16. yüzyılın başlarında Yeniçerilere yılda bir defa olmak üzere çuha dağıtılmaktaydı. Bu tarihlerde yaklaşık 15 bin kişi bundan faydalanmış ve çuhalar genellikle Selanik'te dokutulmuştur. Ayrıntılı bilgi için bkz. Halil Sahillioğlu, "Yeniçeri Çuhası ve II. Bayezid'in Son Yıllarında Yeniçeri Çuha Muhasebesi," *Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, 2-3, 1973-74, İstanbul, 1974, s. 415-466.

40 Uzunçarşılı, *a.g.e.* I, s. 283.

41 BOA, *D.BŞM*, nr. 1494, s. 4.

serasker Hasan Paşa'nın kapı halklarına verilen ulufeler de ayrıca yekûn tutmaktadır. Yine süvari ve piyade bayraklarına da ulufeler verilmiştir. Daha önce belirttiğimiz gibi sefere yeniçerilerden başka süvari ve piyade leventlerle valilerin kapı halkları katılmaktaydı. Normal şartlar altında valiler kapı halklarının giderlerini karşılamakla yükümlüdürler. Ancak serasker Hasan Paşa'nın vefatıyla birlikte muhallefâtı miriye alındığı için kendi kapı halkı olan ve Karakalpaklı denilen askerlerin altı aylık ulufeleri için Ahmed Paşa tarafından ordu hazinesinden 31.166 zolta kuruş ödeme yapılmıştır. Tüm bunlar dahil edildiğinde maaşlar için yapılan ödeme 185.022 zolta kuruş etmektedir.[42]

Revan Kalesi'nin fethinde görev alan askerlere verilen mevacib miktarı 118.508,5 kuruştur. Bunun 33.757,5 kuruşu ile Tiflis savunmasına tayin olunan askerlerin maaşları ödenmişken kalan 84.751 kuruşu Revan Seferindeki askerlerin maaşlarına harcanmıştır.[43] Yine Gence savunmasındaki Kapıkulu askerlerinin reşen ve lezez iki kıta maaşlarının ödenmesi için ordu defterdarı Kasım Efendi'ye Hazineden 74.133 kuruş gönderilmiştir.[44]

Tiflis Seferi masraf bilançosu çıkarıldığında askerlerin tayinatları için yapılan masraflar yer almasına rağmen bunların maaşları dolayısıyla yapılan harcamalar belirtilmemiştir. Tiflis ve Göri civarındaki Osmanlı askerlerine yapılan maaş ödemeleriyle ilgili Revan Seferi muhasebe defterinde kayıtlar mevcuttur. Burada hazineden ve bazı mukataalardan havale olunan nakit, öncelikli olarak Tiflis tarafındaki askerlerin maaşlarına ayrılmış, kalan kısım Revan ordusu defterdarlığına gelir olarak kaydedilmiştir. Dolayısıyla Tiflis muhasebesinde olmamasına rağmen bölgenin denetiminin aynı zamanda Revan seraskeri olan Ahmed Paşa'da olması böyle bir tasarrufun yapılmasını açıklamaya yetecektir. Bu kapsamda Tiflis ve civarındaki askerlerin maaşları için Hazine-i Âmire'den 80.000, Trablusşam,[45] Hama ve Humus mukataa gelirlerinden ise 33.757 olmak üzere toplam 113.757,5 kuruş harcanmıştır.[46]

42 Çelebizade'de yapılan para ayarında cedid zoltanın 90 akçe ve cedid akçenin de 120'sinin bir kuruş olduğu belirtilmektedir. Bkz. Küçük Çelebizâde İsmail Âsım, s. 310.

43 BOA, *MAD*, nr. 135, vr. 20b.

44 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 20.

45 Trablusşam vilayetinin gelirleri 17. yüzyıldaki bazı seferler içinde havale olunmuştur. Bkz. Rhoads Murphey, "Osmanlı Ordu Hazinesi (Ordu-yı Humayun Hazinesi) Bilançoları 1624-1630: "Devletin Çözülme Yılları" Olarak Adlandırılan Dönemde Osmanlı Mali Pratiğinde Uyum ve İstikrar," *Osmanlı Maliyesi Kurumlar ve Bütçeler*, I, İstanbul, 2006, s. 295.

46 BOA, *MAD*, nr. 135, vr. 27a.

İn'âmât (Bahşişler)

İn'âm; ihsanda ve lütufta bulunma, iyilik etme manasına gelmekte olup Osmanlı Devleti'nde ilim ve sanat erbabına, dini zümre mensuplarına, fakirlere, Haremeyn halkına ve ileri gelenlerine, hanedan mensubu şehzade ve sultanlara, devlet görevlilerine, yabancı hükümdarlara ve yakınlarına, elçi ve misafirlere takdir, taltif ve teşvik etmek veya ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla verilen bahşiş ve hediyeleri ifade etmektedir. Bu bağlamda savaş dönemlerinde sefere katıları askerlere, sefer sırasında gayreti görülenlere, sürekli olmayan bazı hizmetleri yerine getirenlere ve Osmanlı Devleti'ne bağlılık gösteren kişilere verilen bahşiş, hediye ve maddi desteği kapsayan genel bir anlam kazanmıştır.[47] Böylece in'âmât başlığı altında kuşatma sırasında yararlık gösteren komutan ve askerlere verilen bahşişler de bu kategoride değerlendirilmiştir. Fakat burada vurgulanması gereken masraf defterlerinde hemen aynı anlamda kullanılan inâmât ve bahşiş ile sefer için asker toplanırken verilen bahşişi birbirine karıştırmamak gerekir. Oradaki bahşiş askerler henüz sefere çıkmamışken verilirken üzerinde durduğumuz bahşiş seferde yararlılık gösteren komutan ve askerlere verilmiştir.

İran seferlerinde hemen her cephede bahşiş verildiği tespit edilmiştir. Revan kuşatmasında 51.159,5 kuruş,[48] Hemedan kuşatmasında 22.159 kuruş[49] ve Tebriz kuşatmasında 39.360 kuruş bahşiş dağıtılmıştır. Bu üç cephedeki bahşiş için ödenen miktarın her seferin toplam masrafları içindeki yeri hesaplandığında şöyle bir oran ortaya çıkmaktadır: Revan ve Tebriz'de yüzde 10 civarında Hemedan'da ise yüzde 2,5 civarında.

Gerek sefere katılan askerleri motive etmek için gerekse kazandıkları zafer dolayısıyla ödüllendirme amacı güdülen bu uygulamanın devam ettirilmesi için komutanlar bir hayli özen göstermişlerdir. Hatta ordu hazinesinde yeterli miktarda para bulunmamasına rağmen borç alınmış ve askerin bahşişleri ödenmiştir. Örneğin Tebriz'in ikinci kez kuşatılmasının Osmanlı askerlerinin zaferiyle sonuçlanmasının ardından Serasker Abdullah Paşa muzaffer askerlerini ödüllendirmek için 15.000 kuruş borç almıştır.[50]

47 Filiz Karaca, "İn'âm," *DİA*, XXII, İstanbul, 2000, s. 259.

48 10 bin kuruş masraf defterinde kayıtlı olmamakla birlikte başka bir belgede yaralanan askerlere bu miktarın verildiği belirtilmektedir. Bkz. *D.BŞM.ORH.*, nr. 3, vesika nr. 137, s. 12. (H. 27 Muharrem 1137/M. 10 Ekim 1724)

49 BOA, *D.BŞM*, nr. 1494.

50 BOA, *D.BŞM.ORH*. Dosya nr. 10, vesika nr. 28, 40.

Sefer esnasında yaralananlara, dil ve kelle getirenler ile ordu içinde çeşitli hizmetlerde yararlık gösteren görevlilere değişik miktarlarda bahşiş verildiği anlaşılmaktadır. Bu kapsamda başta yeniçeri ağası olmak üzere diğer ağalara ve komutanlara hizmetleri dolayısıyla bahşiş dağıtılmıştır. Örneğin Mısır askerlerinin komutanları ile mehter çalarak askerin moralini yükselten mehterci bahşiş verilen görevliler arasında yer almıştır.[51] Fakat yaralanan, dil ve kelle getiren askerlere verilen bahşiş miktarları çok daha fazla yekûn tutmuştur. Örneğin Revan Seferinde bu kapsamdaki askerlere 34.572,5 kuruş dağıtılmıştır.[52] Bunun ötesinde yaralı askerlere verilen bahşiş miktarlarının kendi içinde de farklılıklar gösterdiği tespit edilmiştir. Bu farklılığın nedeni yara alınan uzuvlarla yaralanan askerlerin rütbesidir. Dolayısıyla askerlerin savaş sonrasındaki hayatlarını normal olarak sürdürmesine engel teşkil edecek derecedeki yaralanmalarda ödenen bahşiş miktarı her zaman yüksek olmuştur. Örneğin ayağından gülle ile yaralanan askere 30 kuruş bahşiş verilirken kaşı üzerinden kurşunla yaralanan askere altı kuruş verilmiştir.[53] Bu örnekleri çoğaltmak mümkündür keza yüzünden, topuğundan, kolundan ciddi şekilde yaralanan askerlere de bu oranda bahşiş verilmiştir. Yaralanan askerlere verilen en düşük bahşiş miktarı üç kuruştur. Öte yandan yukarıda belirtildiği üzere rütbeli olan askerlere daha fazla bahşiş verilmiştir. Örneğin boğazından yaralanan dalkılıç ağasına 68 kuruş verilirken yine boğazından yaralanan bir başka askere sadece 25 kuruş bahşiş verilmiştir.[54]

Bahşişin verilme sebepleri bunlarla sınırlı değildir. Kuşatmayı bir an evvel sonuçlandırarak kaleyi teslim almak üzere metrislerde bekleyen askerlerin gayretini artırmak ve moralini yükseltmek için komutanlar tarafından zaman zaman metrisler teftiş edilmiş ve bu teftişlerde buradaki askerlere bahşiş dağıtılmıştır. Bu askerlerden topçular ve lağımcılar seraskerin ihsanından en fazla payı almışlardır.[55] Bunun yanında yine Hemedan Kalesi'ne yürüyüş için yazılan dalkılıçlara 4.891 kuruş bahşiş dağıtılmıştır. Dalkılıçların öncü birlik olmaları bu bahşişin verilmesinde etkili olmuştur.[56]

51 BOA, *D.BŞM.ORH.*, Dosya nr. 9, vesika nr. 137.
52 BOA, *MAD*, nr. 135, vr. 18a.
53 BOA, *D.BŞM.ORH.*, nr. 9, vesika nr. 137.
54 BOA, *D.BŞM.ORH.*, nr. 9, vesika nr. 137.
55 Serasker, metrisleri teftiş ettiğinde yeniçerilere bahşiş vermiştir. Topçulara 500 kuruş, cebecilere 100 kuruş, arabacılara 30 kuruş, lağımcılara 154 kuruş, lağımda işleyen sipah ve diğerlerine 320 kuruş, def'a lağımcılara fetihte 500 kuruş, tabyada işleyenlere 60 kuruş ve 70 kuruş olmak üzere toplam 1934 esedî kuruş bahşiş verilmiştir. Bkz. BOA, *D.BŞM.ORH.* Dosya nr. 3, vesika nr. 83.
56 BOA, *D.BŞM*, nr. 1494, s. 12. Mora Seferinde de dalkılıçlara 13.118 kuruş bahşiş verilmiştir. Buna neden olarak bu askerlerin kahramanlıkları ve askere cesaret vermeleri gösterilmektedir. Bkz. Ertaş, *a.g.e.*, s. 295.

Öte yandan seferde geri hizmetteki görevlilerden cerrahlara da bahşiş verilmiştir. Sefer esnasında sadece Hemedan cephesinde görülen bu uygulama ile Ahmed Paşa hem kuşatma sırasında hem de fetihten sonra cerrahlara bahşiş dağıtmıştır.[57]

Buraya kadar verilen örnekler ve bahşiş miktarları göz önünde bulundurulduğunda İran seferlerinde bahşişin nakit para olarak verilmesinin yaygın bir uygulama olduğu anlaşılmaktadır. Oysa Revan Seferinde farklı bir durumla karşılaşılmıştır. Burada kuşatmaya katılan Mısır askerlerine hizmetleri karşılığı bahşiş nakdi değil ayni olarak verilmiştir. Daha açık bir ifadeyle askerlere bahşiş karşılığı Revan ambarından 200 kile buğday verilmiştir.[58] Bu uygulama İran seferleri boyunca görülen tek örnektir. Önceki seferlerde bu şekilde bir ödüllendirmenin olup olmadığı bilinmiyor fakat Revan Seferinde bunun örneği mevcuttur.

Hilat

Hilat, taltif amacıyla devlet adamlarına ve diğer bazı kişilere giydirilen değerli elbisedir.[59] Sarayda yapılan törenlerde rütbeli kişiler hilatla taltif edilirken savaşlarda yararlık göstermiş olan komutanlar da saraya çağrılarak hilatle ödüllendirilmiştir. Hilatlarda kullanılan kumaşın çeşidi ve kalitesi hilat verilen memurun rütbesine göre değişmiştir. 17. yüzyıldan itibaren seraserin mükemmel, a'lâ, evsat, kuşaklık, kârhane ve İstanbul gibi kumaş çeşitleri hilat olarak verilmekteydi.[60]

İran seferlerinde; serasker tayinlerinde,[61] komutanlar orduya katıldıklarında, fetihlerde,[62] görev tevcihlerinde ve bayrakların alay göstermesinde[63] hilat verilmiştir. Bu bağlamda hilat seraskerlere, komutanlara, İstanbul'dan gönderilen nakdi veya fermanı getirmekle yükümlü görevlilere,[64]

57 BOA, *D.BŞM*, nr. 1494, s. 13, 16.
58 BOA, *D.BŞM.ORH.*, Dosya nr.13, vesika nr. 39, s. 5.
59 Mehmet Şeker, "Hilat," *DİA*, XVIII, s. 22.
60 Filiz Karaca, "Osmanlılarda Hilat," *DİA*, XVIII, İstanbul, 1998, s. 25-27.
61 Gence'nin fethi ve Şirvan ile Şemahi'ye nizam vermek üzere görevlendirilen Erzurum Valisi Mustafa Paşa, padişah tarafından serasker tayin edildikten sonra kendisine samur kaplı kürk gönderilmiştir. Bkz. BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 132, s. 262.
62 Gence Kalesi'nin fethinden sonra padişah, Serasker Mustafa Paşa'ya Enderun Hazinesinden 15.000 kuruş ile 60 hilat göndermiştir. Bkz. BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 132, s. 371.
63 Hemedan Seraskeri Ahmed Paşa silahdar serdengeçtileri gelip alay gösterdiğinde kendilerine hilat giydirilmiştir. Bkz. BOA, *D.BŞM*, nr. 1494.
64 BOA, *KK*, nr. 6606, s. 15.

Acem beylerinden itaat edenlere[65] ve fetih müjdesi getirenlere verilmiştir.[66] Hilatlar; hilat, sade, a'lâ, hassul has ve sade-yi has olarak sınıflandırılmıştır. Dolayısıyla değerleri de buna göre artıp azalmıştır. Örneğin sade-yi has hilat 600-1200 akçe iken hassul has hilat 3.000-4.000 akçedir.

Seferde verilen diğer hil'at çeşitleri; aba,[67] ferace,[68] kaftan, kerrake,[69] kuşaklık,[70] kürk veya posttur. Kürk; işlenmiş ve işlenmemiş tüylü hayvan derisi olup bu kürkler için post tabiri de kullanılmıştır.[71] Osmanlı döneminde kürkler merasim, tören ve alaylarda giyilmesinin yanı sıra gündelik hayatta da kullanılmıştır. Ayrıca devlet görevlilerine ve yabancı elçilere hilat olarak kürk giydirilmiştir.[72] İran seferlerinde de bazı görevliler hizmetleri karşılığında kürk/postla taltif edilmişlerdir. Bu kürklerin samur, kakum ve nafe gibi çeşitleri olmakla beraber bazen sim veya sırmadan dokunan ve kıymetli bir ipek kumaş olan seraser ile kaplanmışlardır.[73] Samur kürklerin fiyatı çok daha yüksek olup çok sık verilmemiştir. Genellikle seraskerlere, valilere, beylerbeylerine veya mutasarrıflara hediye edilmiştir.[74] Samur kürklerin bu ayrıcalığı hiç şüphesiz fiyatından kaynaklanmaktadır. Çünkü bir samur kürk 90-100 bin akçe civarındaydı.[75]

65 "Revan muhâsara olduğu vakitden beri, Revan'a on beş saat karib yerde .... nâm mağaralara birkaç bin mikdarı Kaçar-âl beyleri ta'bir olunur, evlere kapanup kalmış; içlerinden altı nefer bellü başları, re'y ve eman ile gelüp, hil'atlar ilbas olunup..." Yine Revan hanına samur kürk ve yanındaki diğer kişilere de hilat ilbas olunmuştur. Bkz. M. Münir Aktepe, *a.g.e.*, s. 55.; Küçük Çelebizâde İsmail Âsım, s. 217.

66 Nahcivan ve Orduabat şehirlerinin fetih haberini getiren kişilere hil'at ve in'am ilbas olunmuştur. Bkz. Aktepe, *a.g.e.*, s. 52, 58.

67 Önceki yüzyıllarda verilen hilatlar arasında abaya pek rastlanmazken XVIII yüzyılda devletin içinde bulunduğu mali durum dolayısıyla olsa gerek aba da hilatlar arasında yerini almıştır. Kalın ve yünlü bir kumaş olan aba genellikle gelir düzeyi yüksek olmayan kişilerce tercih ediliyordu. Bu nedenle daha alt rütbeli askerlere veya rütbesiz piyade veya süvarilere ihsanda bulunulmuştur. İran Seferinde Hane Mehmed Paşa'nın yanındaki süvari ve piyadegâna aba verilmiştir. Bkz. BOA, *D.BŞM*, nr.1494.

68 Ferace, Osmanlı giyim kuşam kültüründe üst kıyafeti olarak kullanılan bir cübbedir. Önden açık, bedeni ve kolları bol, eteği yere kadar uzun, boyuna oturmuş yuvarlak veya hafifçe "V" seklinde oyulmuş yakalı ve ön açıklığının iki yanında yer alan dikey yırtmaç ceplidir. Ayrıca kışlık olanlarının içleri kuzu postuyla veya tavşan, sincap, vaşak gibi giyenin mevkiini ve ekonomik durumunu gösteren kürklerle de kaplanmışlardır. Bkz. Hülya Tezcan, "Ferace," *DİA*, XII, İstanbul, 1995, s. 349-350.

69 BOA, *MAD*, nr. 135, vr. 19b.

70 BOA, *MAD*, nr. 135, vr. 19a.

71 Filiz Karaca, "Kürk," *DİA*, XXVI, Ankara, 2002, s. 568.

72 Karaca, "a.g.mad.," Zeki Tekin, "Osmanlılarda Kürk Kullanımı," *Türkler*, (Ed. H.C.Güzel-K.Çiçek-S. Koca), X, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s. 644-649.

73 Samur kürk, Osmanlı resmi muhitlerinde en çok kullanılan kürk olup özellikle Sultan I. İbrahim döneminde rağbet görmüştür. Hatta taşradaki idarecilere bütün köşk ve kasırların samur kürkleriyle döşenmesi emredilmiştir. Bkz. Karaca, "a.g.mad.," s. 569.

74 Maraş Valisi İbrahim Paşa'ya Hemedan Kalesi kuşatmasında görev alması dolayısıyla samur kürkle taltif edilmiştir. Bkz. BOA, *D.BŞM*, nr. 1494.

75 BOA, *D.BŞM.ORH*. Dosya nr. 6, vesika nr. 41, s. 3.

İran seferlerinde serasker tayin edilen paşalara yeni görevleri bildirilirken beraberinde samur kürk gönderilmiştir. Tiflis tarafına serasker tayin edilen İbrahim Paşa'ya bir top post samur verilirken Tebriz seraskerliğine tayin edilen Abdullah Paşa'ya hilat kaplı bir top post samur verilmiştir. Post samurun fiyatı 830 kuruş iken hilat kaplı post samurun fiyatı 650 kuruştur. Yine Revan seferine katılan Anadolu Valisi Osman Paşa'ya seraser kaplı samur post verilmiştir.[76] Bunu bir tarafa bırakırsak Revan masraf defterinde fiyatları belirtilmiş olan hilatlar arasında en değerlileri samur postlardır. En değerli samur post 630 kuruş olup diğerlerinin fiyatları 80-500 kuruş arasında değişmiştir.[77] Bu durumda serasker paşalara verilen samur postların oldukça kaliteli ve değerli olduğu sonucu ortaya çıkmaktadır.

Öte yandan ince softan yapılmış hafif bir cübbe olan kerrake[78] de ihsan olunan hilatlar arasındadır.[79] Kayıtlarda sadece kerrake olarak belirtildiği gibi bazen softan imal edildiği de vurgulanmıştır. Bu ayrım farklı kumaşlardan imal edilmiş kerrakelerin olabileceğine işarettir ki çuka kerrakeye rastlanmış olması bunu doğrulamaktadır.[80] Kerrakelerin fiyatları sade veya a'lâ hilatlara göre oldukça yüksek olup 3.000-7.200 akçe arasında değişmiştir.[81]

Bu tür taltifler için yapılan masraflar her cephede farklılık göstermiştir. Hemedan Seferinde hilatlar için yapılan masrafın toplamı 20.783,5 zolta, Tiflis Seferinde 67.200 akçe,[82] Revan Seferinde 11.128,5 esedî kuruş,[83] Tebriz Seferinde 2204 kuruştur.[84]

Onarım Masrafları

İran seferlerinde yeni yerlerin ele geçirilmesinden sonraki ilk icraatlar kalelerle şehirlerin onarımı ve yeni binaların inşasıdır. Zira hem savunma gücünün artırılması hem de burada bırakılacak muhafızlar nedeniyle kale duvarlarının ve çevresinin ivedilikle onarımı ve inşası gerekmekteydi.

76 BOA, *MAD*, nr. 135, vr. 20a.
77 BOA, *MAD*, nr. 135, vr. 19a-b, 20a.
78 Reşat Ekrem Koçu, *Türk Giyim Kuşam ve Süslenme Sözlüğü*, 1969, s. 154.
79 Örneğin Revan Seferine katılmak üzere Mısır'dan gelen askerlerin beylerine kürk, zabitlerine hilat ihsan olunmuştur. Bkz. M. Münir Aktepe, *1720-1724 Osmanlı-İran Münasebetleri ve Silahşör Kemani Mustafa Ağa'nın Revan Fetih-namesi*, İstanbul, 1970, s. 56.
80 BOA, *MAD*, nr. 135, vr. 19b.
81 Revan muhasebe defterinde rastlanılan kerrakelerden 49 adet ilbas olunmuştur. Bkz. BOA, *MAD*, 135, vr. 19a-b.
82 BOA, *MAD*, nr. 1943, s. 82.
83 BOA, *MAD*, nr. 135, vr. 20b.
84 BOA, *D.BŞM.ORH.*, Dosya nr. 12, vesika nr. 1.

Bu kapsamda fetihlerden sonra kalelerin inşa işlerini yürütmek üzere İstanbul'dan bina eminleri ve mimarlar görevlendirilmiştir.[85] Bina emini, inşaatın teknik detaylarından malzeme alımlarına, işçilerin temininden yevmiyelerinin ödenmesine kadar inşaatın tüm masraflarına ait kayıtları tutan görevlidir. Mimarın görevi ise kalelerin keşif ve planları ile keşif bedellerin hazırlamak ve inşaatı yürütmektir.[86]

Bunların yanında kalelerin onarımında çeşitli zanaat dallarına mensup usta, kalfa ve işçiler çalıştırılmıştır. Bunlar; bennâ,[87] duvarcı, neccar, kireç yakıcı, rençber, taşçı, taş kırıcı, taş yontucuları vb. dir. Amele ve rençberler ağırlıkla kale civarından temin edilirken usta ve kalfalar İstanbul ile Anadolu'nun bazı şehirlerinden ve kaleye yakın sancaklardan temin edilmiştir.[88]

İran seferlerinde kalelerin onarımıyla ilgili gerek masraf defterlerinde gerekse tekil belgelerde çeşitli kayıtlar bulunmaktadır. Bu kayıtlar kale onarımları için yapılan masrafları ortaya koymak açısından önem taşımaktadır. Bu bağlamda kalelerin onarımı için yapılan masraflar tek tek incelendiğinde seferlerin toplam masrafları içinde oldukça cüz'i bir orana sahip olduğu ortaya çıkmaktadır.

Buradan hareketle İran seferlerinde kale onarımları için yapılan faaliyetleri ve harcamaları ayrı ayrı değerlendirmek yerinde olacaktır. İlk sefer olan Tiflis Seferinde kalenin ele geçirilmesinden sonra Mimar İbrahim Efendi idaresinde kale onarılarak şehirdeki bazı kiliseler camiye çevrilmiştir. Ayrıca kışla ve çeşmeler ile Göri Kalesi'nden Tiflis ve Ahıska'ya kadar olan arazide palangalar inşa edilmiştir.[89] Bunun yanında Çifte Hamamlar mevkine kadar Kür Nehri üzerindeki köprü[90] ile Topkaraağaç Kalesi de onarılmıştır.[91] Bu işler için Amasya ve Tokat civarından neccar, duvarcı ustası ve amele temin edilmiştir.[92] Tüm bu onarım işleri için 5.000 kuruş masraf yapılmıştır.[93]

85 Örneğin 1725'te Tebriz'in ele geçirilmesinden sonra buraya bir bina emini ile bir mimar ve yeterli sayıda bennâ, neccar, taş kırıcı, yontucu, kireç yakıcı gibi zanaat dallarına mensup usta ve işçilerin gönderilmesine karar verilmiştir. Bkz. BOA, *C.AS.*, nr. 24558. (H. 16 S. 1138)

86 Oya Şenyurt, "Geç Osmanlı İnşaat Ortamında Binâ Emînliği," *METU JFA*, 2008/2, 151-169.

87 Bennâ, yapı ustası. Bkz. Mehmet Ali Ünal, *a.g.e.*, s. 106.

88 BOA, *D.BŞM.ORH.*, Dosya nr. 6, vesika nr. 39; *D.BŞM*, nr. 1494.

89 M. Sadık Bilge, *Osmanlı Devleti ve Kafkasya*, İstanbul, 2005, s. 215-216.

90 Köprü ile birlikte Tiflis Kalesi'ndeki kebir ve şahi toplar için kundak inşasında toplam masrafın 156 kuruş olduğu belirtilmektedir. Bu işler için neccar, taşçı ve mimar gibi çeşitli zanaatkârlar çalışmışlardır. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 1943, s. 19.

91 Çıldır Beylerbeyi İshak Paşa, kendi kapı halkı, Çıldır'daki tımar sahipleri, Çıldır'daki bazı kalelerdeki gönüllüyan-ı yemin-i yesâr neferleri ve beş bayrak yeniçeri serdengeçtisiyle Topkaraağaç Kalesi'nin onarımı ve muhafazası için görevlendirilmiştir. Bkz. BOA, *C.AS.*, nr. 20677.

92 Tiflis Kalesi'nin onarımı için Tokat'tan 35 nefer neccar, Amasya Sancağı'ndan 25 nefer duvarcı ve 20 nefer neccar gönderilmesi talep edilmiştir. Bkz. BOA, *C.AS.*, nr. 16489; *AŞS*, nr. 32, s. 75.

93 BOA, *MAD*, nr. 135, vr. 15a.

Revan Kalesi'nin ele geçirilmesiyle birlikte kale duvarları, kale içindeki saray, bedesten, cami, hamam, tophane, cebehane ve tabyalar ile kale varoşunun onarımı gündeme gelirken diğer taraftan kalenin etrafına hendek açılması da gerekmiştir. Bu kapsamda Revan'a bir bina emini gönderilmiş ve başta kale duvarları olmak üzere onarım için etütlere başlanmıştır.[94]

Kale onarımı için ilk etapta İstanbul'dan taşçı, kireç yakıcı ve neccarlar gönderilmiştir. Sonrasında ise bu defa Trabzon, Erzurum ve Gümüşhane civarından taş kırıcı, kireç yakıcı ve neccarlar temin edilip başlarına güvenilir kişiler tayin edilerek Revan'a ulaştırılmıştır.[95] Bu doğrultuda duvarların sağlamlaştırılması ve kale etrafında caydırıcı tedbirlerin alınması için kalenin Tebriz ve Gence kapılarında onarıma başlanmıştır. Gence kapısı etrafına rençberlere büyük bir hendek kazdırılırken Tebriz kapısı tarafındaki onarımda üç bin civarında rençber ve taşçı istihdam edilmiştir.[96] Öte yandan kale içindeki tabya, top dökümhanesi, bedesten, dükkânlar ve suyolları elden geçirilerek kullanılabilir hale getirilmiştir.[97] İnşa ve onarım işleri için gerekli kerestenin büyük bir kısmı Kağızman taraflarındaki Soğanlı Dağlarından temin edilmiştir.[98] Masrafların karşılanması için de Hazine-i Âmire'den 25.000 kuruş gönderilmiştir.[99] Bu süreçte yapılan masraf ise 7.442 kuruştur.[100]

Hemedan Kalesi, her biri hamam kubbesi büyüklüğünde taşlardan yapılmış üçgen biçiminde 70 kuleli, dört kapılı, 2.000 hücre, bir hamam, bir cami, bir han ve çeşitli dükkânlardan meydana gelmekteydi.[101] Kalenin ele geçirilmesinden sonra diğer kalelerde olduğu gibi kuşatma esnasında harap olan kale duvarlarının onarımına girişilmiştir. Bunun için gereken usta ve kalfalar İstanbul'dan temin edilmiştir. Bunlar: taş kırıcı, taş yontucu ve kireç yakıcı olmak üzere 27 usta ve kalfadır.[102] Kalenin onarımı için toplam 5.009,5 kuruş masraf kaydedilmiştir.

94 BOA, *A.E. III. Ahmed*, nr. 20540.
95 BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 61; *A.E. III. Ahmed*, nr. 20540.
96 BOA, *D.BŞM.ORH.* Dosya nr. 8, vesika nr. 78, 79, 82.
97 BOA, *D.BŞM.ORH.* Dosya nr. 8, vesika nr. 84, 85, 87.
98 IV. Murad'ın Revan Seferi rûznâmesinde Soğanlı Dağı ve civarında çam ormanlarının olduğu belirtilmektedir. Bkz. *IV. Sultan Murâd'ın Revân ve Tebriz Seferi Rûz-nâmesi*, Haz. Yunus Zeyrek, Kültür Bakanlığı Yay., Ankara, 1999, s. 53-54. Ayrıca 9 bin kerestenin kesim ve nakliyesi için ordu defterdarı İbrahim Edhem Efendi'den tamirat akçesinden 2 bin kuruş alınmıştır. Bkz. BOA, *D.BŞM.ORH.*, Dosya nr. 7, vesika nr. 30.
99 BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 61.
100 BOA, *MAD*, nr. 135, vr. 15a.
101 Tahsin Yazıcı, "Hemedan," *DİA*, XVII, İstanbul, 1998, s. 185.
102 Bunlar için Hazineden 2.860 kuruş ödenmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 85.

Tebriz'in 1725'te ele geçirilmesinden sonra Serasker Abdullah Paşa tarafından kalenin onarımı için İstanbul'dan bir bina emini ve mimar ile yeterli sayıda bennâ ve neccar görevlendirilmesi istenmiştir. Ayrıca masraflar için de bir miktar para talep edilmiştir. Bu kapsamda silahdar kâtibi Yeşillizâde Mustafa bina emini olarak görevlendirilmiştir.[103] Kalenin onarımı için de Hazine-i Âmire'den 25.000 kuruş gönderilmiştir.[104] Bunun yanında kalenin onarımı için Boğdan'dan 80.000 ıhlamur kerestesi temin edilip Kalas İskelesi'nden Trabzon'a buradan da Erzurum'a nakledilmiştir.[105]

Diğer Masraflar

Bu kategoriye çeşitli adlar altında yapılmış olan masraflar dahil edilmiştir. Bunlar menzilci, saka, saka beygiri vs. ücretleriyle ilgilidir. Menzilhaneler sefer organizasyonunda iletişimi sağlayarak çok önemli bir işlevi yerine getirmektedirler. Osmanlı Devleti'nde menziller gerek sefer yolu boyunca takip edilen ve askerin konakladığı yer olması itibarıyla gerekse de savaş-barış zamanlarında haberleşmeyi sağlamaları yönüyle değerlendirilebilir.

Anadolu'da menzillerin sağ, sol ve orta kol olmak üzere üç ana güzergâhı bulunmaktadır. Sağ kol; Üsküdar- Gebze- Eskişehir- Akşehir- Konya- Adana- Antakya yolu ile Halep ve Şam güzergâhını takip eden hac yolu, orta kol; Üsküdar- Gebze- İznik- Bolu-Tosya- Merzifon- Tokat- Sivas- Hasan Çelebi- Malatya- Harput- Diyarbekir- Nusaybin- Musul- Kerkük güzergâhını takiben Bağdat- Basra yolu, sol kol; orta kolla Merzifon'a kadar aynı güzergâhı takip edip burada Ladik- Niksar- Karahisar-ı Şarkî- Kelkit- Aşkale- Erzurum- Hasankale yoluyla Kars'a ve Tebriz'e kadar uzanmaktadır.[106]

Olağanüstü bir durum olan sefer zamanlarında menzillerde daha fazla yoğunluk yaşanmıştır. Sefer süresince merkez ile irtibatta herhangi bir aksaklık yaşanmaması için menzillere beygirler ilave edilmiştir.[107] Ele aldığımız seferler sırasında da Tiflis'ten Isfahan'a kadar kuzeyden güneye çok geniş bir cephede devam eden savaşta İstanbul ile cepheler arasındaki bilgi akışını sağlamak üzere çok sayıda ulak görevlendirilmiştir. Menzillerdeki bu hareketlilik dolayısıyla beygir sayıları da artırılmıştır.[108]

103 Kale binasının onarım ve inşası için talep edilen usta ve amelelerin kış mevsiminin bastırması dolayısıyla baharda gönderilmesinin mümkün olduğu bildirilmiştir. Ayrıca kale inşası için gereken taş, kireç ve kereste gibi malzemelerin de ameleler ile birlikte baharda gönderileceği bildirilmiştir.
104 BOA, *C.AS.*, nr. 24548. (H.16 Safer 1138); *MAD*, nr. 17915, s. 22.
105 Öztürk, *a.g.t.*, s. 136
106 Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, Ankara, 2002, s. 4.
107 Halaçoğlu, *a.g.e*, s. 15.
108 BOA, *D.MKF*, nr. 28574, s. 6-7.

Ayrıca bu dönemde menziller arası mesafenin fazla olması ve coğrafi etkenler dolayısıyla yeni menziller de kurulmuştur.[109] Örneğin Hemedan Kalesi'nin ele geçirilmesinden sonra kalede yeni bir menzil kurulmuş ve bu menzilin ihtiyaçlarını karşılamak üzere ordu hazinesinden masraf yapılmıştır.[110] Yine Tiflis'in fethiyle Tiflis ile Kars arasında gerekli görülen yerlere yeni menziller ilave edilmiştir.[111]

Sefer döneminde çok sayıda ulağın gidip gelmesi menzillerde beygir sıkıntısı çekilmesine neden olmuştur. Bu sorunu aşmak ve olası aksaklıkları önleyebilmek için menzillerdeki beygir sayısı artırılmış ve menzillere yeni nizam vermek için çalışmalar başlatılmıştır.[112] Bu kapsamda Anadolu'nun sol kol menzillerine Bağdat, Hemedan, Van, Revan ve Tiflis taraflarına giden ulakların sayıca fazla olması dolayısıyla 180 beygir ilave edilmiş ve bunun için 41.850 kuruş masraf yapılmıştır. Diyarbekir- Kefri üzerinden Hemedan'a kadar olan bölgedeki 11 menzile ise 168 beygir eklenmiştir.[113]

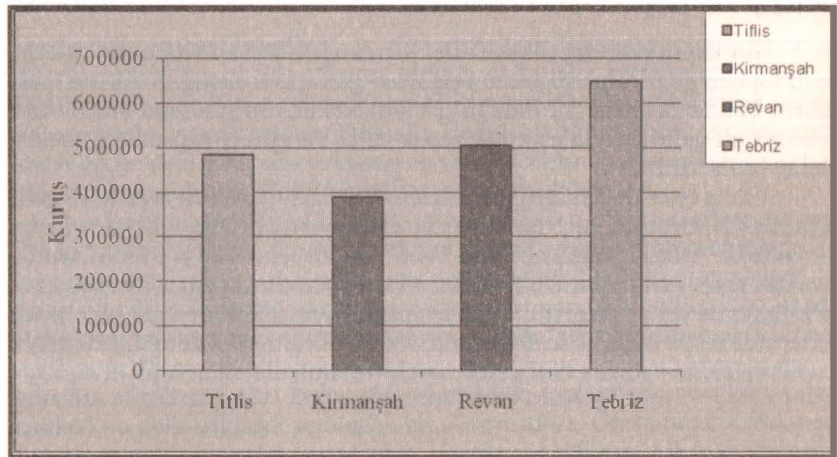
1722-1725 döneminde hem mevcut menzillerin ihtiyaçları hem de yeni kurulan menziller için çeşitli masraflar yapılmıştır.[114] Masrafların dağılımını incelediğimizde; menziller için gerekli katır ve beygirin satın alınması bunların başında gelmektedir.[115] Ayrıca menzilhanelerde istihdam olunan menzilkeş, sürücü,[116] seyis vb. görevlilere verilen ücretler de masraf hanesinde yer almıştır.[117] Bu doğrultuda Hemedan cephesinde menziller için yapılan masrafların toplamı 10.981,5 kuruş olmuştur. Fakat diğer cephelerin masraf defterlerinde menzillerle ilgili yapılan masraflar yer almadığından tüm seferlerde bu kalem için yapılan masraflarla ilgili net bir şey söylemek mümkün değildir.

109 Halaçoğlu, *a.g.e.*, s. 15, 16.
110 BOA, *D.BŞM*, nr. 1494, s. 16. Yine orta kol menziline özellikle 1726-1727 döneminde ulak trafiğinin artmasına paralel olarak sefer sonunda kaldırılmak üzere Diyarbekir-Nusaybin arasına üç, Nusaybin-Musul arasına bir, Kefri-Hemedan arasına on menzil kurulmuştur. Bkz. Halaçoğlu, *a.g.e.*, s. 15.
111 Halaçoğlu, *a.g.e.*, s. 15.
112 Bu kapsamda mübaşirler görevlendirilerek yapılan hesap neticesinde Üsküdar'dan Diyarbekir'e ve Merzifon'dan ayrılıp Erzurum'a kadarki güzergâhlarda beygir sayısının 401 re's artırılması ve bunların masrafları için de 29.072,5 kuruş gerektiği ortaya konmuştur. Bkz. BOA, *D.MKF.*, nr. 28574, s. 6.
113 Halaçoğlu, *a.g.e.*, s. 170.
114 Hemedan Kalesi'nde menzilhane ihdas olunmuş ve bunun için menzil davarı satın alınmıştır. Bunlara ödenen miktar 601,5 kuruştur. Bkz. BOA, *D.BŞM*, nr. 1494, s. 16.
115 Hemedan menzilhanesi için H. 27 R. 1137 senesinde 10 re's katır satın alınmış ve bunun için 220 kuruş masraf kaydı tutulmuştur. Bkz. BOA, *D.BŞM*, nr. 1494, s. 22.
116 Sürücü, menzilhanedeki görevliler arasında olup bir sonraki menzile hareket eden ulakla birlikte giderek bağlı bulunduğu menzilhanenin hayvanlarını geri getirmekle yükümlüdür. Ayrıca gerektiğinde ulaklara rehberlik yapmaktaydılar. Bkz. Halaçoğlu, *a.g.e.*, s. 179-181.
117 BOA, *D.BŞM*, nr. 1494, s. 22.

Sonuç olarak şunu söylemek gerekir ki seferlerin masrafları için yapılan harcamalar şüphesiz defterlerde kayıtlı olan rakamlarla sınırlı değildir. Çünkü bazen sefer masrafları sancak ve kazaların cizye ve mukataa gelirlerinden karşılanmış olduğundan bunlar ordu defterdarlığı kayıtlarında yer almamıştır. Bunun yanında sefer hazırlıkları kapsamında ve sefer esnasında ordu için gereken mühimmat ve silahların imalinde ve bunlar için gereken hammaddenin satın alınmasında cebehane, tophane ve tersane gibi savaş döneminin en önemli silah ve mühimmat imal eden kurumlarında yapılan masraflar sefer masraflarının tutarına dahil değildir. Örneğin Aralık 1724-Ağustos 1725 arasında yaklaşık on aylık sürede sadece Tersâne-i Âmire'nin masrafı 273.085 kuruştur.[118] Oysa bu masraf kaydı sefer masraf defterlerinde ye almaz. Dolayısıyla seferlerin masraflarını ve bunların devlete olan faturasının tam olarak ne kadar olduğunu ortaya koymak mümkün değildir.

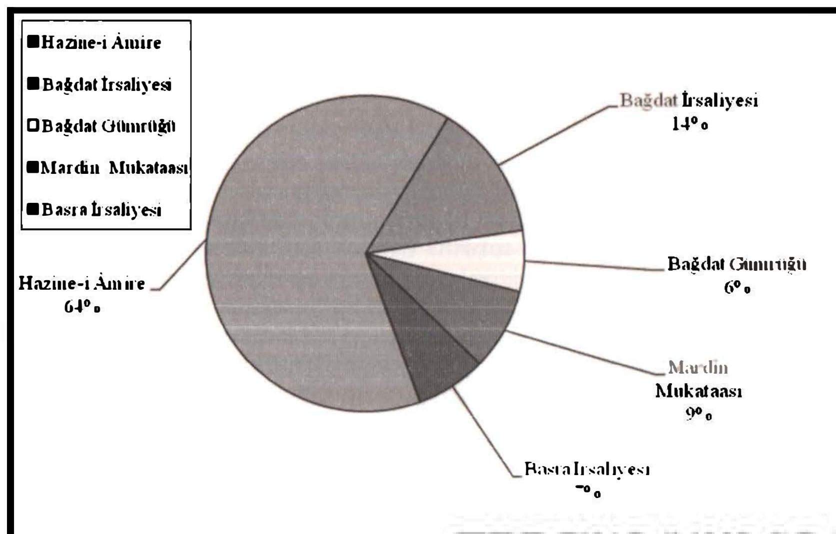
Seferlerin Finansmanı (Gelirler)

İran seferlerinde finansmanın nasıl ve hangi kalemlerden sağlandığına dair temel kaynak sefer masraf ve gelir defterleridir. Bu defterlerden yola çıkarak Osmanlı Devleti'nin İran'a gerçekleştirdiği seferlerin finansmanına dair ayrıntıları ortaya koymak mümkündür.



Şekil 5.4. İran Seferlerinin Gelirleri

118 BOA, *MAD*, nr. 6743.

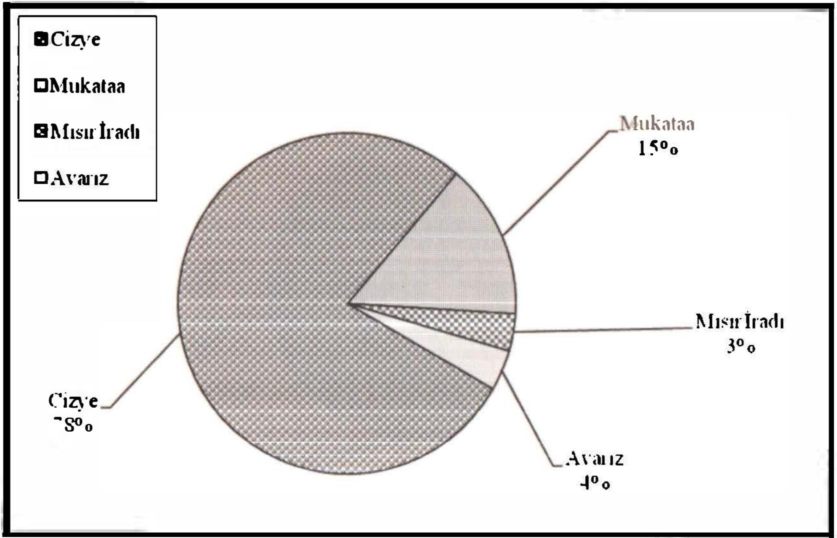


Şekil 5.5. Kirmanşah Seferi Finansmanı

Bu kapsamda öncelikle Tiflis, Kirmanşah, Revan ve Tebriz seferlerinin toplam gelirlerini gösteren aşağıdaki grafiği incelediğimizde en fazla gelirin Tebriz Seferine ait olduğu görülmektedir. Bunun yanı sıra Tebriz Seferina ait geliririn yaklaşık bir buçuk yıllık bir süreyi kapsadığını belirtmekte fayda vardır.

Daha önce de bahsettiğimiz üzere Tebriz Seferine ait masraf ve gelir defteri 25 Nisan 1724-14 Nisan 1725 arasında yaklaşık bir yıllık süreyi kapsamaktadır.[119] Oysa Abdullah Paşa Tebriz Seferi için 1723 yılı Ekim ayında serasker tayin edilmiştir. Dolayısıyla seferin öncesine ait altı aylık masraf ve gelir defterde yer almamıştır.[120] Bu kısma ait gelir seferlerle ilgili bir ahkam defterinde tespit edilmiştir. Buna göre seferin ilk altı aylık döneminde gerek nakden Hazine-i Âmire'den gerek havale ve muhallefattan toplam 246.373

119 "... ordu defterdârı Esseyyid Mahmud Efendi'nin bin yüz otuz altı senesi şa'bânü'l muazzamın gurresinden bin yüz otuz yedi senesi receb-i şerîfin gayetine gelinceye kadar ..."
120 Defterin îrâd kısmında eski defterdar Abdurrahman Efendi'den sadece 64.420 kuruş bir gelirin aktarıldığı kaydedilmiştir.

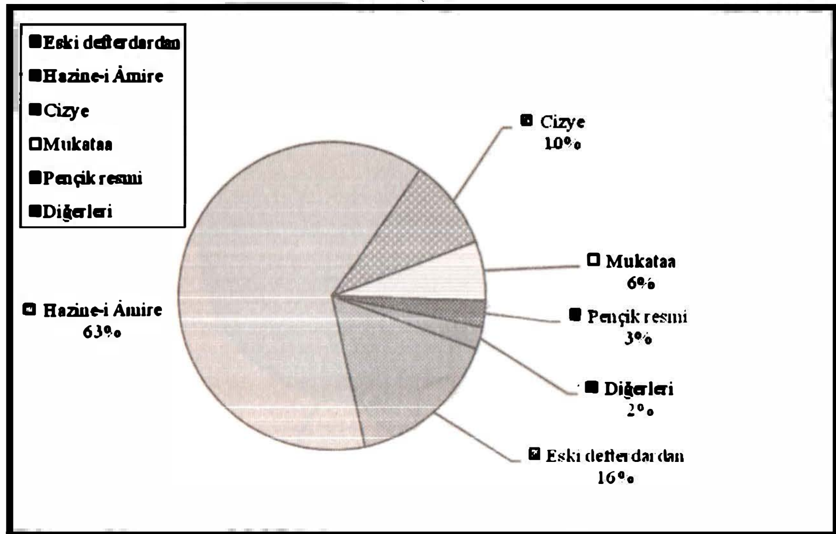


Şekil 5.6. Tiflis Seferi Finansmanı

kuruş gelir kaydedilmiştir.[121] 25 Nisan 1724-14 Nisan 1725 dönemine ait seferin gelirinin 401.963,5 kuruş olduğunu hesaba kattığımızda 1723 yılı Ekim ayından 14 Nisan 1725'e kadar seferin geliri toplam 648.336,5 kuruşa ulaşmaktadır. Ancak seferin Tebriz'in ele geçirildiği 1725 yılı Ağustos ayına kadar geçen dört aylık süreyi kapsayan yani 14 Nisan 1725 sonrasına ait masraf ve gelirinin kaydedildiği bir defter mevcut değildir.

Grafikte görüldüğü üzere Kirmanşah Seferi diğer seferlere göre geliri en az olan seferdir. Bu sefere ait bir masraf ve gelir defteri elimizde bulunmamasına rağmen arşivdeki bazı defter ve tekil belgelerden seferin gelirine dair bir rakama ulaşmak mümkün olmuştur. Bilindiği üzere Bağdat Valisi Hasan Paşa 1723 yılı Ağustos sonlarında Kirmanşah seraskeri tayin edilmiş ve Kirmanşah'ı ele geçirmiştir. Paşa, 1724 yılı Mart ayına kadar bu görevini sürdürmüştür. Dolayısıyla elimizdeki toplam 389.500 kuruş tutarındaki bu gelir yaklaşık yedi aylık bir süreye aittir. Öte yandan Kirmanşah Seferinin devamı mahiyetinde olan Hemedan Seferine ait masraf defteri olmasına rağmen maalesef geliri hakkında elimizde kesin bir bilgi mevcut

121 "Van Muhafızı Abdullah Paşa yanında defterdâr vekili yediyle masârif-i mühimmeye sarf olunmak üzere bi-d-def'ât gönderilen" Bkz. BOA, *MAD*, nr. 14351, s. 148.



Şekil 5.7. Tebriz Seferi Finansmanı

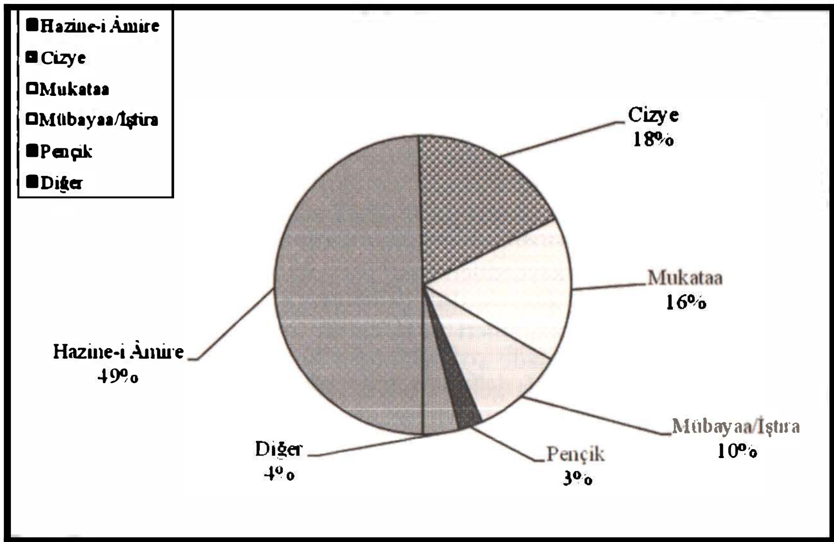
değildir. Bu nedenle yukarıdaki grafikte Hemedan Seferi ile ilgili herhangi bir rakama yer verilmemiştir.

Bundan sonra İran seferlerinin her birine ait ayrıntılı grafiklere yer verilerek seferlerin finanse edildiği kalemler/kaynaklar ortaya konulacak ve sonrasında da her kalem tek tek ele alınarak seferlerin nasıl finanse edildiği, finansman kaynakları ve bunların miktar ve oranları üzerinde durulacaktır.

Kirmanşah Seferinin toplam geliri 389.500 kuruş olup diğer seferlerde olduğu gibi seferin finansmanı tamamıyla Hazine-i Âmire tarafından sağlanmıştır.[122] Bu ya hazineden nakit para çıkışı yapılarak ya da hazinenin gelir kaynaklarından havale yapılarak gerçekleştirilmiştir. Netice itibarıyla Kirmanşah Seferinin finansmanında Hazine-i Âmire'den doğrudan nakit çıkışı yüzde 64 oranında iken Bağdat irsaliyesinin yüzde 14, Mardin mukataasının yüzde 9, Basra irsaliyesinin yüzde 7 ve son olarak Bağdat gümrüğünün yüzde 6 oranında bir paya sahip olduğu ortaya çıkmaktadır.

Tiflis Seferinin toplam geliri 483.375 kuruştur. Bunun oranlarına göz attığımızda diğer seferlere nispeten farklı bir tabloyla karşılaşılmakta-

122 BOA, *MAD*, nr. 14351, s. 98.



Şekil 5.8. Revan Seferi Finansmanı

dır. Bu farklılığın sebeplerinden ilki Tiflis Seferinin finanse edilmesinde Hazine-i Âmire'den nakit para çıkışı olmamasıdır. Buna karşın hazinenin gelir kaynakları içinde yer alan cizye, avarız ve mukataa gelirleri ile Mısır gelirinden yapılan havalelerle sefer finanse edilme yoluna gidilmiştir. İkincisi bu dönemdeki tüm İran seferlerinden farklı olarak yalnızca Tiflis Seferinde cizye gelirleri yüzde 78 gibi yüksek bir oranda sefer finansmanında kullanılmıştır. Son olarak yine sadece bu seferde Mısır geliri yani Mısır eyaletinden hazineye gönderilen yıllık gelirin bir kısmı bu seferin finansmanı için havale olunmuştur. Sonuç olarak Tiflis Seferinin finanse edilmesinde cizye yüzde 78, mukataa yüzde 15, avarız yüzde 4 ve Mısır geliri yüzde 3'lük bir paya sahiptir.

Tebriz Seferinin 25 Nisan 1724-14 Nisan 1725 arasındaki yaklaşık bir yıllık geliri 401.963,5 kuruştur. Daha önce de belirttiğimiz gibi buna 246.373 kuruş olan ilk altı aylık geliri eklediğimizde rakam 648.336,5 kuruşa ulaşmaktadır.[123] Fakat bu grafikte sadece bir yıllık kısma ait ayrıntılara yer verilmiştir. Buna göre, Tebriz Seferinin en önemli finans kaynağı Hazine-i

123 BOA, *DBŞM.ORH*. Dosya nr. 6, vesika nr. 41, *MAD*, nr. 14351.

Âmire'den gönderilen nakit paradır. Bunun yanında eski defterdarın hesaplarından aktarılan gelirin payı yüzde 16 iken cizyelerden havale olunan miktar yüzde 10 oranındadır. Diğer seferlerle kıyaslandığında mukataa gelirlerinden yapılan havalelerin payının nispeten düşük kaldığı görülür. Çünkü mukataalardan yapılan havalenin oranı sadece yüzde 6'dır. Bunun yanında oranı çok fazla olmamakla birlikte pençik resminden elde edilen gelir de seferin finansman kalemleri arasında yer almaktadır. Pençik resminin sefer finansmanındaki payı yüzde 3'tür. Grafikteki son finans kalemi diğer gelirler başlığı altında belirttiğimiz zahire satın alınması dolayısıyla artan ve ordu hazinesine gelir kaydedilen nakit para olup bunun payı yüzde 2'dir.

Revan Seferinin 409 günlük geliri 504.490 kuruştur. Buna göre Revan Seferinin finans kalemleri ve bunların finansmandaki oranları şu şekilde gerçekleşmiştir: yüzde 49'u Hazine-i Âmire'den nakden, yüzde 18 cizyeden, yüzde 16 mukataa gelirlerinden, yüzde 10'u mubayaadan artan nakit, yüzde 3'ü pençik geliri ve yüzde 4'ü muhallefat, caize ve mevacip fazlalarından elde edilen gelirlerdir.

Hazine-i Âmire

Osmanlı Devleti'nde iç ve dış hazine olmak üzere iki hazine mevcuttu. Dış hazine yani Hazine-i Âmire yönetim sorumluluğu sadrazamın ve defterdarın elinde olan devletin gelir giderlerinin hesap edildiği hazinedir.[124] Birûn da denilen bu hazine devletin tahsil ettiği vergilerden elde edilmekteydi. Bu hazineden yapılacak para çıkışları defterdarın imzasıyla sadrazama sunulmakta ve sergi halifesi olan veznedar tarafından nakit çıkışı yapılmaktaydı.[125]

İran seferleri sırasında seferlerin finansmanında doğal olarak en önemli aktör Hâzine-i Âmire'dir. Bu doğrultuda seferlerin nasıl finanse edildiğine baktığımızda karşımıza iki yöntem çıkmaktadır. Birincisi doğrudan doğruya Hazine-i Âmire'den nakit para, belgelerdeki ifadeyle "hazine" göndermektir.

Seferler sırasında seraskerlerin talepleri doğrultusunda hazineden sık sık nakit para çıkışı yapılmıştır. Para kese (kise) olarak hesaplanmış ve bu şekilde gönderilmiştir.[126] Ancak İstanbul'dan oldukça uzak mesafedeki Revan, Tebriz, Kirmanşah ve Hemedan'a nakit para göndermek zahmetli

124 Ahmet Tabakoğlu, *Gerileme Dönemine Girerken Osmanlı Maliyesi*, İstanbul, 1985.

125 İ.H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, TTK, Ankara, 1988, s. 364-365.

126 Belgelerdeki hesaplar incelendiğinde bir kesenin 500 kuruşa karşılık geldiği anlaşılmaktadır. Örneğin Revan seraskerine 1724'te Hazineden gönderilecek 100 kesenin karşısına kuruş cinsinden değer olarak 50.000 kuruş yazılmıştır. Bkz. BOA, *A.E. III. Ahmed*, nr. 11434.

ve bir o kadar da riskliydi. Bu nedenle yol boyunca güvenliği sağlamak için ciddi tedbirlerin alınması gerekmiştir. Bunun için hazine yola çıkarılmadan önce güzergâh üzerindeki kazaların kadılarına emir gönderilmiş ve hazine bu kazalara ulaştığında güvenilir kişilerden meydana gelen bir ekiple gece gündüz demeden hazinenin muhafaza edilmesi istenmiştir.[127] Fakat alınan tedbirlere rağmen hazine bazen eşkıyaların saldırısına uğramıştır. Örneğin 1725'te Tebriz'e ulaştırılmak üzere İstanbul'dan yola çıkarılan hazine Karahisar-ı Şarkî yakınlarında eşkıyaların saldırısına uğramıştır. Neyse ki mütesellimin gayretiyle hazine eşkıyanın elinden kurtarılabilmiştir.[128]

Sefer kararının alınması ile birlikte sefer için gerekli zahirenin satın alınması, nakliye ve sair masrafların karşılanması ve hazırlıkların ivedilikle tamamlanması için seraskerlere Hazine-i Âmire'den bir miktar nakit gönderilmiştir. Örneğin Abdullah Paşa Tebriz seraskeri tayin edilir edilmez sefer hazırlıklarında kullanmak üzere Hazine-i Âmire'den 25.000 kuruşu nakit ve 25.000 kuruşu havale olmak üzere ilk etapta 50.000 kuruş ve paşanın kendi sefer hazırlıklarını tamamlaması için de ayrıca 15.000 kuruş gönderilmiştir.[129] Keza Kirmanşah seraskeri tayin edilen Hasan Paşa'ya da sefer hazırlıkları için Hazine-i Âmire'den 50.000 kuruş nakit ve 50.000 kuruş havale yoluyla olmak üzere 100.000 kuruş tahsis edilmiştir.[130]

İran seferlerinin başlangıcından itibaren cephelere peyderpey nakit para gönderilmiştir. Hatta seferlerin bazısında finansmanın yüzde 50'den fazlası hazine tarafından gönderilen nakitlerle sağlanmıştır. Ancak ilk sefer olan Tiflis Seferinde Hazine-i Âmire'den doğrudan doğruya nakit çıkışı gerçekleşmemiştir. Bunun yerine sefer, cizye ve mukataa kalemlerinden yapılan havelelerle finanse edilmiştir. Ancak sefer bittikten sonra Tiflis, Göri ve çevredeki bazı kale ve palangaların onarımı zahire ve sair masraflarda kullanılmak üzere Hazine-i Âmire'den nakit gönderildiği bilinmektedir.[131]

127 *GŞS*, nr. 76, s. 77; *HŞS*, nr. 396, s. 50.
128 BOA, *Cevdet Zaptiye*, nr. 1802. (Evâsıt-ı Zilhicce 1138)
129 BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 131, s. 232-233.
130 BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 131, s. 230-231.
131 BOA, *MAD*, nr. 14351, 198; nr. 135, vr. 11a-b.

Tablo 5.1. Hazineden Cephelere Nakit Çıkış Miktarları[132]

SEFER	MİKTAR	ORAN
Tiflis	-	-
Kirmanşah	250.000	% 64
Revan	250.000[133]	% 49
Tebriz	253.000	% 63
Gence[134]	290.000[135]	-
Hemedan	250.000	-

Kirmanşah Seraskeri Hasan Paşa'ya serasker olduğu süre zarfında hazineden 250.000 kuruş gönderilmiştir. Bu miktar seferin tüm gelirinin yüzde 64'ünü meydana getirmektedir.

Van Muhafızı Abdullah Paşa'nın 25 Nisan 1724-14 Nisan 1725 ilk Tebriz Seferinin finansmanının yaklaşık yüzde 63'ünün Hazine-i Âmire'den gönderilen nakitlerle sağlandığı anlaşılmaktadır. Fakat Abdullah Paşa'nın 1725'teki ikinci seferinin gelir-giderinin bulunduğu ayrıca bir sefer masraf defteri bulunmadığından 1725 yılı Nisan ayı sonrasına ait bilgiler sınırlı kalmaktadır.

Revan Seferi gelirlerini incelediğimizde hazineden çeşitli aralıklarla nakit gönderildiği anlaşılmaktadır. Buna göre Ahmed Paşa'ya hazineden yedi defa nakit çıkışı yapılmıştır. Bunların en düşüğü 5 bin en yükseği 100 bin kuruştur. Revan seraskerine gönderilen bu nakdin çok cüzi bir kısmı Tiflis Kalesi masrafları için kullanılmıştır.[136]

Öte yandan Hemedan Seraskeri Ahmed Paşa'nın sefer finansmanı bilgileri elimizde olmamasına rağmen bazı kayıtlardan yola çıkarak Hazine-i Âmire'den Paşa'ya nakit gönderildiği tespit edilmiştir. Buna göre Paşa'nın talebi doğrultusunda gönderilen nakdin önemli bir kısmı zahire satın almak için kullanılmıştır. Böylelikle zahire ve sair sefer masrafları için hazineden 500 kise

132 BOA, *MAD*, nr. 14351, 135, 1943; *DBŞM.ORH*. Dosya nr. 6, vesika nr. 41; *KK*, nr. 6716.

133 Bu miktara yeniçerilerin maaşları için gönderilen 80.000 kuruş dahil edilmemiştir.

134 BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 407. Hazineden nakit çıkışının yapıldığı bir diğer sefer Gence Seferidir. Bu sefer için Mustafa Paşa'ya 25 bin kuruş gönderilmiştir. Paşaya nakit gönderilme nedeni askerlerin maaşlarıdır.

135 Bu miktar Gence Seferi sonrasında (H. 1138-1139) hazineden gönderilen miktardır. Ancak bu rakamın Gence Seferi için hazineden çıkışı yapılan nakit paranın tamamı olup olmadığı kesin değildir. BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 19-20.

136 BOA, *MAD*, nr. 135.

akçe yani 250.000 kuruş ulaştırılmıştır.[137] Ancak H. 2 Şaban 1138/M. 5 Nisan 1726 tarihli bu kayıtta yer alan nakdin Ahmed Paşa'nın Hemedan seraskeri tayin edildiği 1724'ten itibaren olan tüm dönemi kapsadığını söylemek güçtür.

Elimizdeki mevcut defterler çerçevesinde İran harekâtı süresince Hazine-i Âmire'den yapılan nakit çıkışlarının yoğunlaştığı dönem 1723-1725 arasıdır. Çünkü bu süreçte; Kirmanşah, Revan, Tebriz, Hemedan ve Gence seferleri gerçekleştirilmiştir. Nitekim bu tarihlerde devletin nakden gerçekleşen gelir-gider tablosuna bakıldığında 1722-1726 yılları arasında nakit giderlerde önceki yıllara nazaran bir artış görülmektedir. Örneğin 1722 yılında 567 milyon akçe olan nakit gider 1726/27 yılında 983 milyon akçeyi aşmıştır.[138] Hazineden yapılan nakit çıkışları genellikle zahire satın alınması, nakliye masrafları ve askerlerin maaşları için harcanmıştır.

Safevî ülkesindeki Osmanlı ordusunun harekâtı için üç seraskerin görevlendirilmiş olması ve bunların talepleri hazinede bazen nakit sıkıntısına neden olmuştur. Seraskerlerin ordu masrafları için nakit talepleri karşısında askeri cephede seraskerleri mağdur durumda bırakmamak için gerekli nakit bulunup gönderilmiştir.

Finansmanda ikinci yöntem havale usulüdür. Havale, Osmanlı Devleti'nden önceki İslam devletleri tarafından da kullanılan finansal bir terim olup nakit paranın naklindeki zorluk ve özellikle de şehirlerde ticari muamelelerin vergilendirilmesinden elde edilen gelirin yavaş birikmesi gibi nedenlerle tercih edilmiştir.[139]

İran seferlerinde Hazine-i Âmire'ye girmesi gereken mukataa ve cizye gelirleri sefer masrafları için kullanılmıştır. İstanbul'dan nakit para gönderilmesi meşakkatli olduğundan sefer mahalline yakın sancak ve kazaların cizye ve mukataa gelirlerinin ordu masrafları için havale edilmesi daha pratiktir. Bunun yanında sefere katılmak üzere Anadolu ve Rumeli'den yazılan askerlerin bahşiş, ulufe ve tayinat/beslenme masrafları ile cepheye zahire ve mühimmat nakli için ödenecek nakliye ücretleri için de sancak ve kazaların avarız, nüzül, cizye ve mukataa gelirlerinden havale yapılmıştır.[140]

137 Bir kise akçe yaklaşık 500 kuruş hesabından Abdullah Paşa'ya 250.000 kuruş nakit gönderildiği ortaya çıkmaktadır. Kese ile ilgili olarak bkz. M. Zeki Pakalın, *OTDTS*, II, s. 247-249. BOA, *C.AS.*, nr. 45579. H. 1138 tarihli bu kayıtta, Hemedan'ın tahririnden hemen önce, Hemedan'a toplamda 500 kise akçe gönderildiği belirtilmektedir.

138 Tabakoğlu, *a.g.e.* s.76.

139 Ayrıntılı bilgi için bkz. Halil İnalcık, " Hawâla," *EI²*, III, 1986, s. 283-284; "Havâle," *DİA*, XVI, s. 512.

140 Osmanlı ordusunda istihdam edilmek üzere Anadolu ve Rumeli'nin çeşitli sancaklarından yazılan askerlerin giderleri devletçe karşılanmakta ve bahşiş ve ulufe de ödemekteydi. Askerlerin bu masrafları da temin edildikleri bölgenin mukataa ve cizye gelirlerinden tahsil edilmiştir. Örneğin H. 1137 senesinde İran seferleri için Selanik ve civarından yazılan askerlerin bu masrafları Selanik cizyesinden ve evlâd-ı fâtihân mukataasından havale edilmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 12.

Bu açıklamadan sonra sırasıyla İran seferlerinin gelir kalemleri tek tek ele alınacaktır. İran seferlerinde savaş tamamıyla Hazine-i Âmire tarafından finanse edilmiştir. Bu finansman ya doğrudan hazineden nakit para çıkışı ile ya da hazinenin gelirleri arasında yer alan mukataa ve cizye gelirlerinden havale olunarak sağlanmıştır.

Cizye

Cizye, gayrimüslim reayadan alınan bir tür baş vergisidir. Bu vergi ile ilgili 17. yüzyılda birtakım değişiklikler yapılmıştır. Cizye vergisinden kadın, çocuk, kör, malûl, işsiz ve fakir kimseler muaf tutulmuşlardır.[141] Osmanlı Devleti'nde cizye mükellefleri âlâ, evsat ve ednâ olmak üzere üç kategoriye ayrılmış olup bunlar saf gümüş üzerinden sırasıyla 48, 24 ve 12 şer'î dirhem, altın olarak ise 4, 2 ve 1 dinar şeklinde tespit edilmiştir. Cizye ödemeleri 16. yüzyılın sonlarına kadar akçe üzerinden yapılırken daha sonraları "para" üzerinden yapılmıştır.[142]

1691'de cizye reformu yapılmış ve bu kapsamda mükelleflerin eline cizyesini ödediklerine dair "kâğıt" veya "varak" denilen bir belge verilmesi kararlaştırılmıştır. Bundan başka daha önceleri rahip ve keşişler cizyeden muaf iken bu düzenleme ile malüller dışında bütün rahipler vergi mükellefi sayılmıştır.[143]

Cizye vergisinden elde edilen gelirlerde bölgenin demografik yapısı nedeniyle Rumeli'nin payı oldukça fazladır. Cizye gelirlerinin toplam bütçe içindeki payı yüzde 23-48 arasında olup 1691 reformundan sonra önemli oranda artış kaydedilmiştir.[144]

Cizye vergisi, tayin edilen görevliler tarafından toplanmakta ve buradan elde edilen gelir doğrudan Hazine-i Âmire'ye aktarılmaktaydı. Sefer dönemlerinde ise cizye gelirlerinin bir kısmı seferlerin masraflarını karşılamak üzere ordu hazinelerine kaynak olarak aktarılmıştır. Dolayısıyla seferlerin finans kaynakları arasında cizye gelirleri de yer almıştır.

Bunun yanı sıra şunu belirtmekte yarar vardır. Cizye gelirleri, bir taraftan yukarıda belirtildiği gibi sefer masraflarını karşılamak üzere ordu defterdarlıklarına havale edilmişken diğer taraftan cephe ardındaki sancak ve kazalardan satın alınan zahire ve koyunlarla nakliye hizmetinde istihdam olunan yük hayvanlarının kira bedellerinin sahiplerine ödenmesinde ve miri leventlerin masraflarının karşılanmasında kullanılmıştır. Bununla

141 Halil İnalcık, "Osmanlılar'da Cizye," *DİA*, VIII, İstanbul, 1993, s. 46
142 İnalcık, "a.g.mad.," s. 46.
143 İnalcık, "a.g.mad.," s. 46.
144 Ahmet Tabakoğlu, *Türk İktisat Tarihi*, 5. Baskı, İstanbul, 2000, s. 188.

ilgili çok sayıda örnek bulmak mümkündür. Örneğin 1725 yılı Nisan ayında Tebriz ordusu için Sivas, Bozok ve Kuruçay civarından satın alınacak 15.000 koyunun ve çobanların ücreti olan 17.500 kuruş H. 1138 senesi Sivas cizyesinin hazineye gidecek taksitinden ödenmiştir.[145] Yine 1724'te İçil tarafından tahrir olunacak 1.000 nefer miri piyade leventin bahşiş, ulufe ve zahire bahası gibi masrafları H. 1136 senesi Kayseri, Karaman ve Adana cizye gelirlerinden havale olunmuştur.[146]

İran seferlerinin finansal parametreleri incelendiğinde hazineden gönderilen nakit paradan sonra en önemli finans kaynağını cizye gelirleri oluşturmuştur. Bu manada sancak ve kazaların cizye vergilerinin zamanında ve eksiksiz olarak toplanması İran seferleri dolayısıyla hazinenin artan nakit yükünü bir nebze olsun hafifletmesi için büyük önem taşımış ve bu husus ilgili yazışmalarda da belirtilmiştir.[147]

Sefer masraflarının karşılanmasında finansal kaynak olarak cizyenin kullanılmasının oldukça yaygın olduğunu söylemek mümkündür. Cizyeden başka avarız ve nüzül gelirleri de bu süreçte kullanılan diğer finans ögeleridir. Cizye gelirleri sefer masrafları için havale olunan birimler doğal olarak hemen cephe ardındaydı. Çünkü gerek mubayaa gerek nakliye organizasyonu ağırlıkla cephe ardındaki eyalet ve sancaklarla işbirliği sonucunda gerçekleştirilmiştir.

Gerçi Erzurum'un gümrük gelirlerinin de sefer finansmanları arasında kullanılması bu eyaletin seferlerde etkin bir rol üstlenmiş olduğunu açıkça göstermektedir. Çünkü Erzurum Eyaleti cizye gelirleriyle üç seferin de finansmanına katkı sağlamıştır. Hatta 1725'te Tebriz'in ikinci defa kuşatılmasında dahi özellikle zahire satın alınması için Erzurum cizye gelirlerinin bir kısmı ipotek altına alınmıştır.[148] Tüm bunlar Erzurum'un doğu seferlerinde ne denli önemli bir rolü olduğunu açıkça ortaya koymaktadır.

Öyle ki Tiflis Seferinin finansman kaynakları arasında en büyük pay Erzurum cizyesine aittir. H. 1135, 1136 ve 1137 yıllarına ait Erzurum cizye gelirinden toplam 361.392,5 kuruş sefer finansmanını karşılamak üzere Tif-

145 BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 62.
146 BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 180-181.
147 Örneğin 1724'te Pravadi kadısına ve cizyedârına yazılan bir emirde sefer dolayısıyla hazinenin nakit ihtiyacının arttığı bunun için hazinenin en önemli nakit kalemlerinden olan cizye gelirlerinin tahsilinin ne denli mühim olduğuna vurgu yapılmıştır. Devamında 1137 senesi Pravadi cizyesinin 3. taksidi ile şimdiye kadar gönderilmemiş olan 2. taksidinin (13.000 kuruş), birlikte gönderilmesi emredilmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 9911, s. 41.
148 BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 28; *D.BŞM.ERG.* Dosya nr. 4, vesika nr. 51.

lis ordu defterdarlığına aktarılmıştır.[149] Bu da seferin finansmanının yüzde 70'ten fazlasının Erzurum cizyesinden sağlandığını göstermektedir. Erzurum Eyaleti'ne Tiflis Seferi sırasında bu derece aktif rol verilmesinde seferin komutanı İbrahim Paşa'nın aynı zamanda Erzurum valisi olması ve Nüzül Emini Osman Ağa'nın da Erzurum gümrük emini olmasının payı olmalıdır.

Sefer sırasında bazı eyalet ve sancakların cizye gelirlerinin padişahın emriyle doğrudan ordu defterdarlarına gönderilmesinin yanı sıra bazen kale muhafazasındaki askerlerin zahire ihtiyaçlarını karşılamak üzere de cizye gelirleri havale edilmiştir. Örneğin Tiflis Kalesi'ni muhafaza eden Osmanlı askerlerine zahire satın alınması için 1724'te Sivas Eyaleti cizye gelirinden 15.000 kuruş havale edilmiştir.[150]

Cizye gelirlerinin havale edilmesi sürecinin işleyişine baktığımızda öncelikle İstanbul'dan sancağın kadı ve cizyedarına emir gönderilmekteydi. Buna göre; Hazine-i Âmire'ye gönderilmesi gereken cizye geliri taksidinden belirtilen miktarda paranın ordu defterdarına teslim edilmesi istenmektedir. Bu miktar paranın tahsili için merkezden konu ile ilgili bir mübaşir görevlendirilmektedir. Mübaşir sancağa ulaştıktan sonra hiçbir ertlemeye mahal vermeden ivedilikle parayı teslim alıp cepheye doğru yola çıkmalıydı. Hatta bazı yazışmalarda mübaşirin sancakta kaç gün kalacağı dahi belirtilmiştir.[151] Merkezin hiçbir ayrıntıyı atlamaması paranın cepheye ulaştırılmasındaki hassasiyetini göstermektedir.

Tablo 5.2. Revan Ordu Defterdarlığı Cizye Gelirleri

Eyalet	Cizye Miktarı (Kuruş)
Erzurum	19.543
Tiflis	17.390
Bursa-Kütahya	17.500
Ankara-Kayseri-Sivas	32.250,5
Kars	4.500
Toplam	91.183,5

İran seferlerinin finanse edilmesinde cizye gelirlerinin payı bunlarla sınırlı değildir. Çünkü Anadolu'daki bazı eyaletlerin cizye gelirleri de

149 Erzurum cizyesinden H. 1135 senesinde 90.627,5; 1136'da 137.141 ve 1137'de 133.624 kuruş seferin finansmanında kullanılmıştır. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 1943, s. 4.

150 BOA, *MAD*, nr. 9911, s. 26.

151 Sivas'a gelen mübaşir iki günden fazla bekletilmemiş cizye gelirinden 15.000 kuruş verilip bir an evvel Tiflis'e ulaştırması istenmiştir. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 99111, s. 26.

sefer finansmanında kullanılmış ve bunlar sefer masraf defterlerine kaydedilmiştir. Fakat bunların payı hiçbir zaman Erzurum ölçeğinde olmamıştır. Örneğin Revan Seferi finansmanı olarak Bursa, Kütahya, Ankara, Kayseri, Sivas ve Kars eyaletlerinin cizye gelirleri havale olunmuştur.

Bunlardan başka harekât neticesinde ele geçirilen yerlerden de cizye vergisi tahsil edilmiştir. Tiflis, Hoy, Çors ve Tasuc civarındaki gayrimüslim tebaadan cizye vergisi alınmış ve bu gelirler ordunun sefer masraflarını finanse etmek için kullanılmıştır.[152] Yalnız şunu belirtmek gerekir ki Tiflis cizyesinin Revan Seferi gelir kaynakları arasında yer alması bölgedeki tahrir çalışmalarının bir süre sonra yapıldığını gösteriyor.[153] Öte yandan Revan ordu defterdarlığı gelirleri arasında Revan, Nahcıvan, Karabağ gibi yerleşim birimlerinden elde edilen herhangi bir cizye kaydına rastlanılmamıştır. Bu durumun tahririn daha geç bir tarihte yapılmasından mı yoksa bölgedeki Ermeni nüfusun yer değiştirmesinden mi kaynaklandığı bilinmemektedir.

Sonuç olarak şunu söyleyebiliriz ki cizye gelirleri İran seferlerinin masraflarını finanse etmek için kullanılmıştır. Hatta Tiflis Seferinde ordu hazinesinin gelirlerinin yüzde 70'ten fazlası bu kalemden sağlanırken bu oran Revan'da yüzde 18, Tebriz'de yüzde 10 civarındadır.

Mukataa

Osmanlı Devleti'nde mukataalar özellikle 18. yüzyılda daha fazla yaygınlaşmıştır. Devlet, mukataaların iltizamlarını taksitle toplamaktaydı. Fakat miri mukataaların gelirlerini toplamakta özellikle 18. yüzyılda bazı problemlerle karşı karşıya kalınmıştır. Osmanlı Devleti, İran seferleri sırasında sefer masraflarını karşılamak üzere iltizam gelirlerini peşin olarak tahsil etmek istemiştir.[154] Bu durum, seferler dolayısıyla nakit para ihtiyacının artması kapsamında alınmış bir tedbir olarak değerlendirilebilir. Zira devlet bu iltizamların toplanmasında daha önce yaşanan gecikmelerin savaş döneminde de tekrarlanmasından duyduğu endişe ile olsa gerek bu yola başvurmuştur.

Mukataa gelirlerinin Osmanlı bütçeleri içindeki oranları yüzde 24 ila yüzde 37 arasında değişmiştir. Mukataalar iltizam, emanet ve malikâne yöntemiyle işletilmiştir. Malikâne ömür boyu verilen iltizam olup Osmanlı Devleti'nde özellikle 17. yüzyılın sonlarından itibaren yaygınlık kazanmıştır.[155]

152 BOA, *D.BŞM.ORH.* Dosya nr. 6, vesika nr. 41.

153 Revan ordu hazinesi gelirleri arasına Tiflis cizyesinden elde edilen 17.390 kuruş aktarılmıştır. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 135, vr. 11a-b.

154 Yücel Özkaya, *18. Yüzyılda Osmanlı Toplumu*, YKY, 2. Baskı, İstanbul, 2010, s. 105.

155 Tabakoğlu, *a.g.e.*, s. 185-187.

Genel olarak değerlendirdiğimizde İran seferlerinin hemen tümünde mukataa gelirleri seferlerin finansmanında kullanılmıştır. Bu gelirlerin normal şartlar altında doğrudan hazineye aktarılması gerekmekteydi. Ancak seferler dolayısıyla hazineden sefer masrafları için nakit para çıkışı yapmak yerine havale usulüyle bazı mukataaların gelirleri ordu defterdarlığına irsal edilmiştir. Bunun en iyi örneği Kirmanşah Seraskeri Hasan Paşa ordusunda görülmektedir. Paşanın ordusunun beslenme masraflarını finanse etmek üzere Mardin ve Nusaybin mukataaları gelirlerinin bir kısmı ordu masrafları için aktarılmıştır.[156]

Mukataalardan elde edilen gelirler sadece cephedeki ordunun masraflarını finanse etmek üzere değil cephe ardındaki masrafların finansmanında da kullanılmıştır. Özellikle kuşatma ve muhafaza hizmetlerinden istihdam edilmek üzere yazılan levent askerlerinin bahşiş, ulufe ve zahire masrafları mukataa gelirlerinden karşılanmıştır. Örneğin Tebriz Seferi için Kilis ve civarından yazılan 1.000 nefer piyade leventinin masrafları Kilis mukataasından sağlanmıştır.[157] Yine 1724'te Tebriz Seraskeri Abdullah Paşa'nın yanında istihdam edilmek üzere Osman Ağa tarafından yazılan 500 nefer süvari ve 500 nefer piyade leventinin masraflarının Yörükan mukataasından karşılanması istenmiştir.[158]

Bunun yanında seferler neticesinde ele geçirilen yerleşim yerlerinin mukataa gelirleri de seferin finansmanında kullanılmıştır. Özellikle ele geçirilen yerlerdeki araziler, dükkânlar, tuzlalar ve gümrükler mukataa gelirlerini oluşturmuştur. Nitekim Osmanlı Devleti'nin Revan ve çevresini ele geçirmesiyle buradaki arazi, dükkân ve tuzlalardan elde edilen gelirler seferin finansmanında kullanılmıştır. Bu mukataaların nevini incelediğimizde çoğu nahiyelerden sağlanmakla birlikte aralarında memleha/tuzla gelirlerinin de olduğu tespit edilmiştir. H. 1137 senesinde mukataalardan elde edilen toplam gelir 55.870 kuruştur.[159] Diğer giderlerin çıkarılması ile o yıl toplam gelir 45.144 kuruş olarak kaydedilmiştir. 1724'teki Revan mukataası gelirlerinin ertesi yıldaki seyri incelendiğinde bir önceki yıla oranla yüzde 150 oranında bir gelir artışı söz konusudur. Savaş sonrasında gelirlerdeki bu artış savaşın etkilerinin yavaş yavaş ortadan kalkmaya başladığının bir yansıması olarak değerlendirilebilir. Savaş sırasında bölgeden göçen insanlar dolayısıyla boş kalan arazilerin yeniden tarıma açılması ve vergi düzenlemeleri bu ar-

156 Yaklaşık 33.000 kuruş bu mukataalardan havale olunmuştur. Bkz. BOA, *İ.E.ML*, nr. 8608.
157 BOA, *İ.E.AS.*, nr. 7234.
158 BOA, *MAD*, nr. 14351, s. 199.
159 BOA, *MAD*, nr. 14351, 166.

tışla yakından ilgilidir. Çünkü kayıtlarda 1725'te eyaletin mukataa geliri 197.370 kuruş olarak belirtilmektedir.[160]

Tablo 5.3. H. 1137 Yılı Revan Mukataası

Mukataa	Kuruş
Nahiye-yi Kırkbulak	9.500
Nahiye-yi Kerpi (Karpi)[161]	7.000
Nahiye-yi Gârni	7.700
Nahiye-yi Şerür	15.000
Nahiye-yi Sürmelü ve Aralık	5.400
Memlaha	6.000
Nahiye-yi Dereçiçek	1.500
Nahiye-yi Dere Alâgez	3.000
Nahiye-yi Sadrak	380
Nahiye-yi Akçakale	390
Toplam	55.870

Bununla birlikte cizyede olduğu gibi diğer eyaletlerin mukataa gelirleri de sefer finansmanı için aktarılmıştır. Bunlar arasında en dikkat çekici olan Revan Seferiyle ilgilidir. Bu seferde Hama, Humus, Trablusşam ve Rakka eyaletlerinin H. 1136 ve 1137 senelerine ait mukataa gelirlerinden toplam 110.870 kuruş havale olunmuştur. Mukataa gelirleri nakit olarak havale olunduğu gibi eyaletin üstlenmiş olduğu herhangi bir sefer hizmeti karşılığında da kullanılmıştır. Örneğin seferde nakliye hizmeti gören develerin Adana Eyaleti mukataa gelirinden verilen 3.512,5 kuruşluk ücretleri "deve bedeli" olarak ordu defterdarlığı gelir hanesine kaydedilmiştir.[162] Öte yandan sefer sırasında eyaletlere yüklenen zahire ve nakliye hizmetleri için ödenmesi gereken ücretler yine eyaletlerin mukataa gelirlerinden karşılanmıştır. Eyaletlere zahire satın alınması veya nakliye işleriyle ilgili gönderilen emirlerde bunların masraflarının eyaletin hangi gelir kaleminden karşılanması gerektiği de açıkça belirtilmiştir. Buna göre içinde bulunulan yılın veya sonraki yılın mukataa gelirleri de ipotek altına alınabilmiştir.

160 BOA, *MAD*, nr. 14351, s. 166.

161 Hrand Andreasyan, *Osmanlı-İran-Rus İlişkilerine Ait İki Kaynak*, Edebiyat Fak. Matbaası, İstanbul, 1974, s. 56-58. Burada Osmanlı kuvvetlerinin Erivan yakınlarında bir kasaba olan Karpi'yi ele geçirmeleri anlatılmaktadır.

162 BOA, *MAD*, nr. 135, vr. 11a.

İran seferlerinin finanse edilmesinde mukataa gelirlerinin payı seferlere göre farklılık göstermektedir. Örneğin Revan Seferinin finansmanında mukataaların payı yüzde 16 iken Tiflis Seferinde mukataalar sefer finansmanında hiç kullanılmamıştır. Tebriz Seferinin ise kendi içinde ayrıca bir değerlendirmeye tabi tutulması gerekmektedir. 1724'teki ilk seferde Tebriz ele geçirilememiş olsa da Batı Azerbaycan'daki bazı önemli kasabalar ele geçirilmiştir. Bu çerçevede ilk sefere ait finans kaynaklarında 21.000 kuruş değerinde bir mukataa gelirini görmekteyiz. Ancak ertesi yıl Tebriz'in ele geçirilmesinden sonra mukataa gelirinde büyük oranda artış olmuştur. H. 1138 senesinde Tebriz'in mukataa geliri 262.446 kuruşa ulaşmıştır.[163] Çok ciddi orandaki bu artışta Tebriz gibi ticari ve demografik potansiyeli yüksek bir şehrin ele geçirilmiş olmasının büyük payı olmuştur.

Tüm bunlar göstermektedir ki mukataa gelirleri cizye gelirlerinden sonra sefer finansmanında payı olan üçüncü kalemdir. Oranlar seferlere göre değişiklik göstermiş olsa da mukataa gelirleri Revan Seferinin yüzde 16'sını Tebriz'in yüzde 6'sını oluşturmuştur.

Mukataalar arasında farklı olarak gümrük mukataası da yer almaktadır. Bilindiği üzere Osmanlı ordusunun harekât sahasının bir diğer özelliği tarihi İpek Yolu ile olan bağlantısıdır. İpek Yolunun İran'da katettiği mesafede önemli durak noktaları Osmanlı ordusunun harekât sahası içinde yer almıştır. Bunun yanında bu yolun Anadolu'daki uzantısı hatta giriş kapısı Erzurum'dur. Erzurum'dan giriş yapan tüccarlar gümrük vergisi ödemek zorundaydı.[164]

Erzurum Gümrüğü'nden elde edilen gelirler siyasi ilişkilerin seyrine göre artmış veya azalmıştır. Özellikle Osmanlı-Safevî savaşlarının yaşandığı dönemlerde bu düşüş kendini göstermektedir. 1722'den itibaren Safevî memleketindeki kaos ortamı ve öncesinde Rusya sonrasında Osmanlı ordusunun harekâtı İpek Yolundaki ticareti sekteye uğratacak hatta durma noktasına getirecektir. Neşe Erim, savaşın gümrük gelirleri üzerindeki olumsuz etkisine vurgu yapmakta ve bunu rakamlarla desteklemektedir. Ayrıca Osmanlı harekâtı neticesinde Revan, Tebriz ve Gence'nin ele geçirilmesinin gümrük gelirlerinde bir artış sağladığını ancak bunun kısa süreli olduğunu belirtmesi savaşın etkisini izah etmektedir.[165]

163 Tebriz'in ikinci defa kuşatılması ile ilgili masraf ve iradın tutulduğu bir defter elimizde mevcut değildir ancak Kepeci tasnifindeki bir defterde 1138 yılına ait Tebriz Eyaletinin mukataası irad olarak kaydedilmiştir. Buradan yola çıkarak bu rakama ulaşılmıştır. Bkz. BOA, *KK*, nr. 6716, s. 19.

164 Neşe Erim, *Onsekizinci Yüzyılda Erzurum Gümrüğü*, İstanbul Üniversitesi, Doktora Tezi, İstanbul, 1984; Bilgehan Pamuk, "İpek Yolu Ticareti ve Erzurum," *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C XXII, Sy: 2, 2007, s. 125-143.

165 Erim, *a.g.t.*, s. 58, 72-73; "1720-1790 Arasında Osmanlı-İran Ticareti," *V. Milletlerarası Türkiye Sosyal ve İktisat Tarihi Kongresi Tebliğler*, TTK, Ankara, 1990, s. 571.

Erzurum gümrüğünü sefer finansmanı içinde değerlendirmeye almamızın nedeni gelirlerinde çok büyük düşüşler yaşanmış olmasına rağmen Osmanlı Devleti'nin 1722'de başladığı Tiflis Seferinin finansmanında gümrük gelirlerini kullanmasıdır. Seferin komutanının aynı zamanda Erzurum valisi olması ne derece etkili olmuştur bilinmez ancak Tiflis Seferinde Erzurum gümrüğünün H. 1135 senesine ait 21.000 kuruşu kullanılmıştır.[166] Oysa 1690'da Erzurum gümrüğü gelirlerinin 100 bin kuruşun üzerinde olduğu hesaba katılırsa yaşanan düşüşün oranı rahatlıkla anlaşılır.[167] İran seferleri 1725 yılına kadar devam etmesine rağmen Tiflis haricinde diğer seferlerin muhasebe kayıtlarında Erzurum gümrüğü gelirine rastlanmamıştır. Aslında bu bile gümrüğün içinde bulunduğu çıkmazı yansıtmaktadır.

Osmanlı Devleti'nin ticaret yolları üzerindeki bir diğer önemli mevki Bağdat'tır. Bağdat gümrük gelirlerinden hemen yanı başında devam eden savaşta Osmanlı ordusunun masraflarını finanse etmek üzere 24.250 kuruş aktarılmıştır.[168] Buradaki gelirlerin öncesine dair herhangi bir bulgu olmadığından sefer masrafı için aktarılan miktarın önceki yıllara oranla nasıl bir seyir izlediğini ve seferin gümrük gelirleri üzerinde nasıl bir etki yarattığını ortaya koyamıyoruz. Fakat 1725 yılı sonrasında bölgede halen savaşların devam ettiği H. 1140'ta Bağdat gümrüğü gelirinin 24.000 kuruş olduğundan hareketle beş yıl öncesinde de yaklaşık bu rakamın telaffuz ediliyor olması savaş döneminde Bağdat ve çevresi gümrüğünün gelirinin ortalama 24-25 bin kuruş civarında olduğu anlaşılmaktadır.[169] Havale olunan miktar Erzurum ile kıyaslandığında Bağdat gümrüğünden daha fazla miktar gelir sağlanmakla birlikte savaşların ticareti olumsuz yönde etkilediği ortadadır.

Pençik Resmi

Pençik vergisi, savaşlarda veya başka yerlerden alıp getirilen esirlerden 1/5 oranında alınan vergidir. Bilindiği üzere Osmanlı savaş hukukuna göre savaşta elde edilen ganimetin 1/5'i devlet hazinesine aktarılmaktaydı. Bunun içinde savaşta ele geçirilen esirler de yer almaktadır. Esirlerin vergisi ödendikten sonra esir sahibine pençik varakası verilmektedir. Kişi bu belge olmadan esiri satamaz ve başka bir yere götüremezdi.[170] Bu varaka aynı zamanda pazara getirilen esirlerin kanun çerçevesinde köleleştirildiğinin bir kanıtıydı.

166 BOA, *MAD*, nr. 1943, s. 4.
167 Pamuk, "a.g.m.," s. 134.
168 BOA, *MAD*, nr. 14351, s. 98.
169 BOA, *MAD*, nr. 14351, s. 100.
170 Y. Hakan Erdem, *Osmanlı'da Köleliğin Sonu 1800-1909*, İstanbul, 2004, s. 34-35.

İslam hukukuna göre Müslümanlar köleleştirilemezdi. Nitekim daha Yavuz Sultan Selim döneminde Safevîlerle yapılan Çaldıran Savaşı sonucunda ele geçirilen esirler köleleştirilmek yerine idam edilmiştir.[171] Fakat daha sonraki dönemde Ebussuud Efendi, Acemlerin de gayrimüslimler gibi köleleştirilebileceğine dair bir fetvayla savaşta elde edilen Acemlerin alınıp satılmasına onay vermiştir.[172] Bu fetvaya dayanarak Acemler gayrimüslimler gibi köleleştirilebilmiş ve 18. yüzyıl başlarındaki Osmanlı-Safevî savaşlarında da bu uygulama devam etmiştir. Hatta bu köleleştirme olgusu 1736'da Osmanlı Devleti ile Nadir Şah arasında yapılan anlaşmada gündeme gelmiş ve anlaşmayla Acem esirlerin satışı yasaklanmıştır.[173]

İran seferlerinde ordu hazinesinin gelirleri incelendiğinde Revan ve Tebriz seferlerinin gelirleri arasında pençik resmi dolayısıyla hazineye gelir kaydedildiği tespit edilmiştir. Fakat diğer seferlerin gelirleri arasında böyle bir kayda rastlanmamıştır.

Tebriz Seferinin masraf ve gelirlerinin tutulduğu defterde ordu hazinesinin gelir kalemleri arasında "resm-i pençik-i üserâ" adı altında 11.202 kuruş,[174] Revan Seferi masraf defterinde ise rüsumât-ı pençik adı altında 13.279,5 kuruş gelir kaydedilmiştir.[175] Pençik gelirinin Tebriz Seferinin gelirleri arasındaki payı yüzde 2,8 iken Revan Seferi gelirleri arasındaki payı yüzde 2,6'dır.

Enderun Hazinesi

"Enderun Hazinesi" veya "İç Hazine" denilen bu hazine padişahın özel gelir ve giderleriyle ilgilidir. Bu kurumun bir diğer adı "Ceb-i Hümâyûn"dur. Y. Cezar, bu hazineyi devletin en üst dercedeki mali yöneticisi ve yetkilisi olan baş defterdarın bile yetki alanı dışında kalan çok güçlü ve çok mahrem bir kurum olarak tanımlamaktadır. Hatta bu hazinenin olanaklarının padişahların iktidara gelmesinde ve iktidarlarını devam ettirmesinde son derece mühim bir yere sahip olduğunu ileri sürmektedir.[176]

171 Erdem, *a.g.e.*, s. 36-37.

172 Erdem, *a.g.e.*, s. 37.

173 1736'dan sonra Acem esirlerden Müslüman olanlara hürriyetleri geri verilmiştir. Bkz. İzzet Sak, "İran Kölelerinin Satışının Yasaklanması İle İlgili Fermanlar," *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, Sayı: 1, 1994, s. 259-266.

174 BOA, *D.BŞM.ORH.* Dosya nr. 6, vesika nr. 41, s. 3.

175 Pençik resmi dolayısıyla 398 kuruş Palu Mutasarrıfı Vezir Mehmed Paşa zimmetinde kalmıştır. Bkz. BOA, *MAD*, nr. 135, vr. 11a-b.

176 Bkz. Yavuz Cezar, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Para ve İktidar İlişkisi Üzerine*, Voyvoda Caddesi Toplantıları 2000-2001. http://www.obarsiv.com/etkinlikler_vct_0001_yavuzc.html

Enderun Hazinesi ihtiyaç halinde dış hazineye yardım etmekle birlikte dış hazinenin gelir fazlaları da buraya aktarılmaktaydı. Bu hazine haznedarbaşı ve hazine kethüdasının emrindedir. Gelir kaynakları; bazı has, mukataa ve vakıf gelirleri, Mısır irsaliyesi, darphane gelirleri, çeşitli hediye ve müsadere yoluyla elde edilen gelirlerdir.[177] Bunun yanında dış hazinede para kalmadığı zamanlarda Enderun Hazinesinden borç para alınmıştır. Öyle ki savaşların artmasıyla birlikte 18. yüzyılın sonlarında Enderun Hazinesinde para kalmamıştır.[178]

18. yüzyılın başlarındaki İran seferleri esnasında Hazine-i Âmire'nin yanı sıra Enderun Hazinesi'nden de nakit çıkışı yapılmıştır. Osmanlı ordularının Tiflis, Revan, Gence kalelerini fetih haberleri İstanbul'a ulaştırıldıktan sonra III. Ahmed Enderun Hazinesi'nden paşalara nakit göndermiştir. Örneğin ilk sefer neticesinde Tiflis Kalesi'nin ele geçirilmesinden sonra İbrahim Paşa'ya 15.000 kuruş ihsan edilmiştir.[179] Keza Revan Kalesi'nin ele geçirilmesinden sonra da Ahmed Paşa'ya Enderun Hazinesi'nden 4.500 cedid İstanbul altını gönderilmiştir. Bu altınların değeri 15.000 kuruştur.[180] Aynı şekilde Gence'yi ele geçiren Mustafa Paşa'ya da 15.000 kuruş gönderilmiştir.[181]

Diğer Finans Kalemleri

Bu başlık altında İran seferlerinin finansmanında diğer kalemlere nazaran daha az miktarda yer tutan kalemlere yer verilmiştir. Bunlar; muhallefât, caize, zahire iştirası dolayısıyla ordu hazinesine aktarılan gelirler ve mevacib fazlalarıdır.

Muhallefât, ölen bir kimsenin geriye bıraktığı emval, emlak, eşya ve nakit parasıdır. Sefer sırasında orduda bulunan ümeradan bir kimsenin ölmesi halinde yanında bulunan nakit parası ile eşyalarına devlet adına el konulmakta ve buradan elde edilen miktar muhallefât gelirleri olarak ordu hazinesine kaydedilmekteydi. Bu gelirler bazı seferlerde oldukça cüz'i bir paya sahipken bazılarında daha fazlaydı. Nitekim Nasuh Paşa'nın İran Seferinde, sefer gelirleri arasında muhallefâtın payı yüzde 12'dir.[182] Bu oldukça yüksek bir orandır. Oysa 1722-1725 dönemindeki İran seferlerinde muhallefât dolayısıyla elde edilen gelirlerin payı oldukça düşüktür. Üstelik tüm

177 İ. Hakkı Uzunçarşılı, "Osmanlı Devleti Maliyesinin Kuruluşu ve Osmanlı Devleti İç Hazinesi," *Belleten*, XLII, Sayı: 165, 1978, s. 67-93; Ahmet Tabakoğlu, *Türk İktisat Tarihi*, İstanbul, 2000, s. 177.
178 İ.H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, TTK, Ankara, 1988, s. 363.
179 BOA, *Mühimme Defteri*, nr. 131, s. 195.
180 BOA, *TSMA.D.* nr. 2368/0002.
181 BOA, *C.AS.*, nr. 26808; Küçük Çelebizâde İsmail Âsım, s. 296.
182 İşbilir, *a.g.t.*, s. 110-111.

seferler içinde yalnızca Revan Seferinin finans kalemleri arasında muhallefât yer almıştır. Şöyle ki Ahmed Paşa'dan önceki Tiflis seraskeri olup ölen İbrahim Paşa'nın muhallefâtından çuka bahası adı altında 400 kuruş ve 1723'te Tiflis kuşatması öncesinde şehrin idarecisi olan Muhammed Kulu Han'ın muhallefâtı miriye alınmış ve 1.900 kuruş Revan Seferi ordu hazinesine kaydedilmiştir.[183] Böylece Revan Seferinde toplam muhallefât geliri 2.300 kuruş olmuştur ki bu da seferin gelirleri arasında yüzde 0,5 oranında bir paya sahiptir.

Bunun yanı sıra burada bahsetmemiz gereken bir diğer husus Bağdat valisi ve aynı zamanda Kirmanşah seraskeri olan Hasan Paşa'yla ilgilidir. Hasan Paşa 1723'te Kirmanşah'ı ele geçirdikten sonra ordusuyla birlikte burada kışlarken 1724 yılı Şubatında vefat etmiştir. Fakat elimizde Kirmanşah ve Hemedan seferlerinin gelirlerine ait kayıtların tamamı mevcut olmadığından muhallefât dolayısıyla elde edilen miktarı tam olarak tespit edemiyoruz. Ancak şu kadarını söyleyebiliriz ki paşanın ölümünden hemen sonra muhallefatının miri için zapt edilmesine dair işlemler başlatılmıştır.[184] Bununla ilgili süreç devam ederken Bağdat Kalesi'ndeki hazinede paşanın kendi mührüyle mühürlenmiş ve içinde 53.962 adet altın olan bir sandık bulunmuştur.[185] Bu sırada ordu seraskerliğine vekâlet eden Abdurrahman Paşa İstanbul'a ordunun acilen zahire ihtiyacı olduğunu ve bunun için nakit para gönderilmesini yazmıştır. İstanbul ise nakdin hemen gönderilmesinin mümkün olmadığını belirterek bu altınların zahire satın alınmak üzere kullanılmasına onay vermiştir. Sonuç olarak Hasan Paşa'nın muhallefât gelirlerinden bir kısmının Kirmanşah kışlağındaki ordunun masrafları için kullanıldığı anlaşılmaktadır.

Caize, genel olarak beğenilen bir işi yapan kimseye verilen mükâfatı ifade etmekle birlikte Osmanlı idari ve mali teşkilatında yüksek makamlara tayin edilen kişiler tarafından verilen ayni ve nakdi hediyeleri kapsamaktadır. Başta padişah ve sadrazamlara verilen caize bir ara hazineye gelir sağlamak üzere de kullanılmıştır.[186] M. Doğan, 16. yüzyılın sonlarından itibaren merkez ve taşradaki idari kadrolara yapılan atamalarda caize adıyla para alındığını ve bunun rüşvet olarak değerlendirildiğini ancak bunun zamanla Osmanlı Devleti'nin meşru bir uygulaması haline geldiğini ifade etmektedir.[187]

183 BOA, *MAD*, nr. 135, vr. 11b.
184 BOA, *MAD*, nr. 14351, s. 101.
185 BOA, *MAD*, nr. 14351, s. 98.
186 Mustafa Uzun, "Caize," *DİA*, VII, İstanbul, 1993, s. 28-29.
187 Caize ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Muzaffer Doğan, "Osmanlı İmparatorluğunda Makam Vergisi: Caize," *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, Sy.:7, İstanbul, 2002, s. 35-74.

İran seferlerinde caizenin tek örneğine Revan Seferinde rastlanmıştır. Sefer gelirleri arasında seraskere iki defada toplam 3.215 kuruş caize verilmiştir. Bunun 2.500 kuruşu Mîr aşiretinden 715 kuruşu Borçalı'dan alınmıştır.[188] Bu bir anlamda Osmanlı Devleti tarafından ele geçirilen Tiflis ve civarındaki aşiret ve kazaların tabiyetinin bir emaresi olarak değerlendirilebilir. Revan Seferi gelir kalemleri arasında 16.700 kuruş da zahire iştira bedeli yer almaktadır. Kayıttan anlaşıldığı kadarıyla bu miktar para Kelkit, Şiran, Bayburt ve Erzincan kazalarından zahire satın alınmak üzere verilmiş ancak bu kazaların muaf olmalarıyla para ordu hazinesine gelir olarak kaydedilmiştir.

Bunlardan başka yeniçerilerin maaşlarından artan para da gelirler arasında yer almıştır. Revan Seferi gelirleri arasında Tiflis, Göri ve Revan kaleleri savunmalarında görevli cebecilerin maaşlarından artan 14.246 kuruş gelir hanesine kaydedilmiştir.[189]

188 BOA, *MAD*, nr. 135, vr. 11a-b. Borçalı, bugünkü Gürcistan'ın güneydoğusunda ve Ermenistan'ın kuzey batısında yer almakta olup arazisinin büyük bir kısmı dağlıktır. 16. yüzyılda, 1540'ta, Tiflis'in güneyinde yer alan Kazak, Akçakal'a, Şemseddinlü ve Borçalı buralarda yoğun Türkmen nüfusu olması dolayısıyla Safevî idaresi tarafından Gence beylerbeyliğine bağlanmıştır. 1723'te Lori ile birlikte Osmanlı Devleti'nin eline geçmiştir. Bkz. htpp://borchali.net; Ali Sinan Bilgili, "Osmanlı ve Safevî Hâkimiyetlerinde Tiflis (XVIII. Yüzyıl)," *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, Sy.: 21, Güz, 2009, s. 36.
189 BOA, *MAD*, nr. 135, vr. 11b.

Sonuç

İran seferleri, III. Ahmed döneminde yapılan Prut, Mora ve Avusturya seferlerinden sonraki dördüncü seferdir. 17. yüzyılın sonlarında Avrupa'da yapılan başarısız savaşlar ve sonucunda Karlofça ile büyük bir sarsıntı yaşayan Osmanlı Devleti'nin kısa süre içinde art arda savaşlara girişmesi Karlofça kayıplarını telafi etme çabası olarak değerlendirilmektedir. Fakat daha önceki İran seferlerinde olduğu gibi devlet, 18. yüzyılın ilk çeyreğindeki bu seferlerde de kısa süreli başarılar sağlamış ancak daha sonra bu başarılarını devam ettirememiştir.

İran seferlerinde III. Ahmed dönemindeki diğer seferlerden farklı olarak ordu komutanları doğu sınırında görev yapan valilerden atanmıştır. Sadrazam sefere çıkmamıştır. Öte yandan seferler Yavuz Sultan Selim ile Şah İsmail arasında Çaldıran Ovası'nda yapılan savaştan sonraki bütün Osmanlı- İran savaşlarında olduğu gibi çoğunlukla kale kuşatmaları şeklinde cereyan etmiştir.

1722-1725 İran savaşlarında Osmanlı ordusunun lojistik desteği hem deniz hem de karayoluyla sağlanmıştır. Bunun yanında Tuna, Dinyester, Fırat ve Dicle nehirleri ile Van Gölü'nden de yararlanılmıştır. Denizlerde Karadeniz ve Akdeniz kullanılarak bu denizlerin kıyılarında yer alan Trabzon ve İskenderun iskeleleri bölgeye ulaşmak için en ideal iskeleler olarak karşımıza çıkmaktadır. Zaten bu iskeleler doğu seferlerinde öteden beri kullanılmaktadır. Trabzon ve İskenderun iskeleleri İstanbul başta olmak üzere Rumeli ve Anadolu'dan sağlanan zahire ve mühimmatın cephelere ulaştırılmasında üs vazifesi görmüşlerdir. Sefer sırasında en hareketli iskele ise Trabzon iskelesidir. Bunun nedeni coğrafi yakınlık gereği Revan, Tiflis ve Tebriz cephelerinin ikmalinin buradan sağlanmış olmasıdır.

İran seferleri sırasında Osmanlı ordusunun ihtiyacı olan zahire, silah ve mühimmatın naklinde önemli ölçüde deve, beygir ve katır gibi yük hayvanlarından yararlanılmıştır. Ayrıca Doğu Anadolu'nun arazi yapısının elverişli olduğu yerlerde ise arabalardan istifade edilmiştir. Bu vasıtalar ağırlıkla Anadolu'dan temin edilirken ihtiyaca göre Rumeli'den de temin edildiği olmuştur. Doğu sınırlarına çok uzak olmasına rağmen Rumeli'deki kaza ve sancaklardan da yük hayvanlarının temin edilmiş olması sefer sırasında bu konuda ortaya çıkan ihtiyacın boyutuna işaret etmesi açısından önem taşımaktadır. Bunun yanında nakliyatın emniyetli bir şekilde devamı için katarların güvenlik ve kontrolünü sağlamak üzere sarban ve harbende

denilen görevliler tayin edilmiştir. Böylece Osmanlı Devleti yolda yaşanacak olası problemlerin önüne geçmeye çalışmıştır. Buna rağmen seferler sırasında nakliyenin devamında yaşanan sıkıntıların temel nedeni mevsim şartlarının olumsuzluğu ve bölgenin arazi yapısı olmuştur.

Lojistik organizasyonun sağlanmasında yönetimin son derece titiz davrandığını görmekteyiz. Bununla birlikte savaş süresince gerek görevlilerden gerekse reayadan kaynaklanan birtakım sorunlarla karşı karşıya kalınmıştır. Devlet, seferlerin aksamamasına ve herhangi bir aksaklığın seferleri başarısızlığa uğratmasına meydan vermemek için yoğun çaba sarf etmiştir. Fakat yine de bölgenin coğrafi şartları dolayısıyla bazı sorunlar yaşanmıştır.

Bütün askeri faaliyetlerde oldu gibi İran'a yapılan seferlerde de lojistiğin ana unsurlarından olan zahire öncelikle cephe ardından temin edilmiştir. Bu doğrultuda seferde, Anadolu'nun doğusu ve güneyindeki sancak ve kazalar önemli rol oynamıştır. Buralardan satın alınan zahire peyderpey savaşın devam ettiği cephelere ulaştırılmıştır. Tabii ki amaç en kısa yoldan askerin temel ihtiyaçlarının karşılanmasıdır. Fakat savaşın aynı anda üç cephede birden devam ediyor olması nedeniyle zaman zaman Rumeli'deki sancak ve kazalardan da zahire satın alınmıştır.

Seferde ordunun beslenmesi işi yönetimin üstünde hassasiyetle durduğu konuların başında gelmektedir. Dolayısıyla askere hem sefer yolunda hem de sefer sırasında ekmek ve et başta olmak üzere gıda maddeleri aksatılmaksızın verilmiştir. Kısaca Osmanlı ordusunun beslenme şartları daha önceki seferlerden herhangi bir farklılık göstermemektedir. Bu da, Osmanlı yöneticilerinin ekonomi ne kadar zor durumda olursa olsun seferdeki askerin ihtiyaçlarını gidermek için hiçbir şeyden kaçınmadıklarını ve ordunun ihtiyaçlarının karşılanmasını öncelikle halledilmesi gereken bir konu olarak gördüklerini ortaya koymaktadır.

Sefer sırasında Osmanlı ordusunun kuşatma kabiliyetini sınırlandıran iki önemli unsurun ön plana çıktığı tespit edilmiştir. Birincisi kuşatmalarda hayati öneme sahip olan lağımcılarla ilgili ciddi problemlerle karşılaşılmıştır. Zira sefer sırasında özellikle Revan kuşatmasında lağımcıların başarısızlıkları, kuşatmanın uzamasında önemli bir rol oynamıştır. İkincisi mevsim koşullarıdır. Ağır kış şartları ve beraberinde gelen kar yağışları Osmanlı ordusunun kuşatma gücünü zaman zaman aksatmış ve hatta ordunun geri çekilmesine sebep olmuştur. Bunun en önemli örneği Osmanlı ordusunun geri çekilmek zorunda kaldığı 1724 Tebriz kuşatmasıdır.

İran seferlerinde Osmanlı ordusu kapıkulları, eyalet askerleri, kapı halkları, miri leventler ve serdengeçtilerden müteşekkildir. Ayrıca Mısır'dan gelen 3.000 kişilik Mısır kuvveti yüksek savaş kabiliyeti ile Osmanlı ordu-

suna destek sağlamıştır. Revan kuşatmasının başarıyla sonuçlanmasında Mısır askeri önemli paya sahip olmuştur. Mısır askerlerinden başka daha önceki bütün İran savaşlarında olduğu gibi Kırım Tatarları da 18. yüzyıldaki bu seferlerde görev almışlardır.

Öte yandan İran seferlerinde orduda kullanılan silahların ve mühimmatın ana kaynağı diğer Osmanlı seferlerinde olduğu üzere İstanbul'daki Cebehane-i Âmire, Tophane-i Âmire ve Tersâne-i Âmire olmuştur. Hammadde ise Rumeli ve Anadolu'dan temin edilmiştir.

İran seferlerinde sefer organizasyonunun en önemli paydaşlarından birisi olan reayaya karşı Osmanlı Devleti mümkün olduğunca adil ve pozitif bir tutum sergilemiş olmasına rağmen sefer memurlarının kendi bildiklerini okuması devletin merkezden taşrayı kontrolde birtakım sorunlarla karşı karşıya kaldığını göstermektedir. Sefer memurları bu savaş ortamında görevli olmalarının ayrıcalıklarını kullanarak kimi zaman reaya üzerinde baskı kurmuş ve haksız gelir temin etme yoluna gitmişlerdir.

İran seferlerinin nasıl finanse edildiğine baktığımızda açıkça görülmektedir ki 17. yüzyıl başlarındaki Şark Seferlerinden farklı olarak Hazine-i Âmire'nin etkinliği gözle görülür bir şekilde artmıştır. Seferlerde gerek zahire satın alınması gerek askerin maaşlarının ödenmesi ve diğer masraflar için gereken nakit para doğrudan hazineden gönderilmiştir. Bu nedenle Revan Seferinde bir buçuk yıl gibi bir sürede hazineden yedi defa Tebriz Seferinde sekiz defa nakit çıkışı yapılmıştır. Bunun yanında cizye, mukataa ve avarız vergileri de havale usulüyle seferin finansmanına katkı sağlamak üzere kullanılmışlardır. İlginçtir ki Tiflis Seferinde finansman tamamıyla cizye, mukataa ve avarız gelirleriyle sağlanmıştır. Üstelik yarısından fazla bir pay Erzurum cizyesi gelirlerine aittir.

Sonuç olarak şunu söyleyebiliriz, 18. yüzyıl başlarındaki İran seferlerinde sefer organizasyonu ve lojistiğin sağlanması hususunda daha önceki yüzyıldaki Şark Seferleri ile kıyaslandığında Osmanlı Devleti'nde herhangi bir gerileme söz konusu değildir. Devlet, önceki seferlerde elde etmiş olduğu tecrübe ile organizasyon kabiliyeti ve seferi finanse edebilme becerisini bu seferlerde de sürdürmüştür.

Kaynakça

Arşiv Kaynakları

a-Başbakanlık Osmanlı Arşivi

Mühimme Defterleri
Nr. 130, 131, 132.
Mısır Mühimmesi Defterleri:
Nr. 3.
Ali Emirî, III. Ahmed:
Nr. 6203, 11434, 12702, 12770, 13703, 20540.
Bab-ı Defteri Başmuhasebe Kalemi Defterleri:
Nr. 1456, 1492, 1494, 1495, 1496, 1501, 1502, 1519, 1519-A, 1531, 1533, 1556.
Bab-ı Defteri Başmuhasebe Kalemi Cebehane Defterleri:
Nr. 18381.
Bab-ı Defteri Başmuhasebe Kalemi Peksimet Eminliği Defterleri:
Nr. 12319.
Bab-ı Defteri Mevkufat Kalemi Defterleri:
Nr. 28458, 28444, 28453, 28455, 28459, 28464.
İbnül Emin Tasnifi:
Askeriye:
Nr. 4793, 5924, 7234?
Bahriye:
Nr. 1483.
Dahiliye:
Nr. 297, 2978.
Maliye:
Nr. 8608.
Cevdet Tasnifi:
Askeriye:
Nr. 3379, 4981, 14573, 14579, 16489, 17475, 20677, 23157, 23462, 24548, 25894, 26808, 31288, 33803, 36943, 37870. 37790, 39905, 40421, 40454, 44909, 45579, 46106.
Maliye:
Nr. 21342.
Zabtiye:
Nr. 1802,2656.
Kamil Kepeci:
Nr. 2874, 6606, 6716, 4762.
Maliyeden Müdevver Defterleri:
Nr. 135, 1943, 1424, 1749, 2373, 3156, 3165, 3256, 3288, 3375, 3598, 3606, 3740, 4250, 4813, 5182, 6743, 9911, 9912, 10314, 10317, 14351, 17915.
TSMA.D.
Nr. 2368/0002.
Bab-ı Defteri Başmuhasebe Kalemi Dosya:
Nr. 2313, 2253, 2263, 2275.
Bab-ı Defteri Başmuhasebe Kalemi Erzurum Gümrüğü Dosya:
Nr. 3, 4.

Bab-ı Defteri Başmuhasebe Kalemi Ordu Hazinesi Dosya:
Nr. 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11,12, 13.

b- Şer'iyye Sicilleri

Adana Şer'iyye Sicili, nr. 30.
Amasya Şer'iyye Sicili, nr. 32.
Balıkesir Şer'iyye Sicili, nr. 719, 720, 721, 723.
Edremit Şer'iyye Sicili, nr. 1230.
Gaziantep Şer'iyye Sicili, nr. 76.
Harput Şer'iyye Sicili, nr. 396.
Rodosçuk Şer'iyye Sicili, nr. 1647.
Trabzon Şer'iyye Sicili, nr. 1882, 1883, 1884.
Üsküdar Şer'iyye Sicili, nr. 373.

II. Kaynak Eserler

Aktepe, M. Münir. *1720-1724 Osmanlı-İran Münasebetleri ve Silâhşör Kemânî Mustafa Ağa'nın Revân Fetih-nâmesi*, İstanbul, 1970.
Ahmed bin Mahmud (Göynüklü Ahmed Efendi), *Ta'rih*, Berlin, Staatsbibliothek, Ms. or quart. 1209.
Ahmed Cevdet Paşa, *Tarih-i Cevdet*, I, İstanbul, 1891.
Defterdar Sarı Mehmed Paşa, *Zübde-i Vekayiât*, Haz. Abdülkadir Özcan, TTK, 1995.
Evliya Çelebi Seyahatnamesi, Haz. Seyit Ali Kahraman-Yücel Dağlı, 2. Kitap, İstanbul, 1999.
Küçük Çelebizâde İsmail Âsım Efendi, *Târih-i Çelebizâde Efendi*, İstanbul, 1282.
Mehmed Süreyya, *Sicill-i Osmânî*, Yay. Haz. Nuri Akbayar, Aktaran: Seyit Ali Kahraman, I-VI, TVYY, İstanbul, 1996.
Selaniki Mustafa Efendi, *Tarih-i Selaniki*, Haz. Mehmet İpşirli, I-II, TTK, Ankara, 1999.
Târih-i İran (Dâstân zuhûr-ı Ağvâniyânî ve inhidâm-ı binâ-yi devlet-i Şâhânî), Süleymaniye Kütüphanesi, Hacı Mahmud Efendi, nr. 4862.
Topçular Kâtibi Abdülkâdir (Kadrî) Efendi Tarihi (Metin ve Tahlîl), Yay. Haz. Ziya Yılmazer, I-II, TTK, Ankara, 2003.
Vekâyi'-i Nefis Ender-i Tiflis, Süleymaniye Kütüphanesi, Esad Efendi, Nr.: 2435.
IV. Sultan Murâd'ın Revân ve Tebriz Seferi Rûz-nâmesi, Haz. Yunus Zeyrek, Kültür Bakanlığı Yay., Ankara, 1999.
252 Numaralı Mardin Şer'iye Sicili Belge Özetleri ve Mardin, Haz. A. Kankal- İ. Özcoşar- H.H. Güneş- R. Günay, Mardin İhtisas Kütüphanesi Yayın No: 5, İstanbul, 2006.

III. Araştırma ve İnceleme Eserler

Abraham of Erevan. *History of the Wars 1721-1738*, çev. George A. Bournoutian, Mazda Publishers, 1999.
Acun, Fatma. "Klasik Dönem Eyalet İdare Tarzı Olarak Timar Sistemi ve Uygulanması," *Türkler*, ed. H.C. Güzel-K. Çiçek-S. Koca, IX, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s. 899-908.
Afyoncu, Erhan. "XVII. Yüzyıl Osmanlı Bürokrasisinde İki Yeni Defter: Cebe ve Derdest Defterleri," *Tarih İncelemeleri Dergisi*, S. XV, 2000, s. 221-229.
Agoston, Gabor. *Barut, Top ve Tüfek Osmanlı İmparatorluğu'nun Askeri Gücü ve Silah Sanayisi*, çev. Tanju Akad, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2006.
______. "Avrupa'da Osmanlı Savaşları 1453-1826," *Top, Tüfek ve Süngü Yeniçağda Savaş Sanatı 1453-1815*, ed. Jeremy Black, çev. Yavuz Alogan, İstanbul, 2003, s. 139-140.
______. "Osmanlı İmparatorluğu'nda Harp Endüstrisi ve Barut Teknolojisi (1450-1700), *Osmanlı*, VI, s. 621-632.
Aivazian, Armen. "The Secret Meeting of Armenians on Lim Island in 1722," *Iran and the Caucasus*, c.

5/2001, p. 85.
Akbayar, Nuri. *Osmanlı Yer Adları Sözlüğü*, TVYY, İstanbul, 2001.
Akgündüz, Ahmet. *Osmanlı Kanunnameleri ve Hukuki Tahlilleri*, 3. Kitap, İstanbul, 1991.
Aksan, Virginia H. *Kuşatılmış Bir İmparatorluk Osmanlı Harpleri 1700-1870*, çev. Gül Çağalı Güven, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2010.
_____. "On Sekizinci Yüzyılda Karadeniz'deki Bir Garnizona Asker Alımı: Özü Kalesi ve Osmanlı Bağlamında Askeri Ayaklanmalar," *Osmanlı İmparatorluğunda İsyan ve Ayaklanma*, ed. Jane Hathaway, çev. Deniz Berktay, İstanbul, 2010.
Aktepe, M. Münir. *Patrona İsyanı (1730)*, İÜ, Edebiyat Fakültesi Yay., İstanbul, 1958.
_____. "III. Ahmed," *DİA*, II, İstanbul, 1989, s. 34-38.
_____. "Baltacı Mehmed Paşa," *DİA*, V, İstanbul, 1992, s. 35-36.
Alizade, Orhan. "18. Yüzyılın İlk Yarısında Rusya'nın Kafkasya'da İşgalcilik Politikası," *Akademik Bakış*, c. IV, Sayı. 7, Kış 2010, s. 105-114.
Andreasyan, Hrand D. (çev. ve Yay. Haz.), *Osmanlı-İran-Rus İlişkilerine Ait İki Kaynak*, Edebiyat Fak. Matbaası, İstanbul, 1974.
Andreeva, Elena, *Russia and Iran in the Great Game*, 2007.
Arıkan Zeki, "XV-XVI. Yüzyıllarda Anadolu'da Çeltik Üretimi," *V. Milletlerarası Türkiye Sosyal ve İktisat Tarihi Kongresi Tebliğler*, TTK, Ankara, 1990, s. 477-481.
Atalay, İbrahim. *Doğa Bilimleri Sözlüğü*, İzmir, 2004.
Atkin, Muriel. *Russia and Iran, 1780-1828*, 1980.
Aydüz, Salim. *Tophâne-i Âmire ve Top Döküm Teknolojisi*, TTK, Ankara, 2006.
Ayhün, Erşahin Ahmet. *Kırım Hânlığı ve Çöküş Sebepleri*, Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2008.
Bakıxanov, A. *Gülüstani- İrəm*, çev. M. Əskerli, Bakı, 2000.
Bala, Mirza. "Erivan," *İA*, MEB, IV, 2001, s. 311.
Balta, Evengelia. "Serez," *DİA*, XXXVI, İstanbul, 2009, s. 556-558.
Barkan, Ömer Lütfi. *XV ve XVI. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Ziraî Ekonominin Hukukî ve Malî Temelleri Kanunlar*, Birinci Cilt, İstanbul, 1943.
_____. "Avarız," *İA*, II, MEB, İstanbul 1993, s. 13-19.
Başar, Fehameddin. *Osmanlı Eyâlet Tevcihâtı (1717-1730)*, TTK, Ankara, 1997.
Başbakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi, Yay. Haz. Y. İ. Genç-H.O. Yıldırım vd., 2. Baskı, İstanbul, 2000.
Baysun, M. Cavid. "Ahmed Paşa," *İA*, MEB, I, İstanbul, 1940, s. 199-200.
Bazın, Marcel. "Kirmanşah," *DİA*, XXVI, Ankara, 2002, s. 66-67.
Berdzenişvili, Nikoloz - Canaşia, Simon. *Gürcüstan Tarihi*, çev. Hayri Hayrioğlu, İstanbul, 2000.
Berkok, İsmail. *Tarihte Kafkasya*, İstanbul, 1958.
Bilge, Mustafa L. "Azak," *DİA*, IV, İstanbul, 1991, s. 300-301.
Bilge, M. Sadık, *Osmanlı Devleti ve Kafkasya*, İstanbul, 2005.
Bilgili, Ali Sinan. *Osmanlı İran ve Azerbaycanı I*, Erzurum, 2004
_____. "Azerbaycan Türkmen Tarihi," *Türkler*, ed. H.C. Güzel-K. Çiçek-S. Koca, VII, Yeni Türkiye Yay., Ankara, 2002, s. 22-43.
_____. "Osmanlı ve Safevî Hâkimiyetlerinde Tiflis (XVIII. Yüzyıl)," *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, S. 21, Güz, 2009, s. 23-62.
Black, Jeremy. *Savaş ve Dünya Askeri Güç ve Dünyanın Kaderi 1450-2000*, çev. Yeliz Özkan, Ankara, 2009.
Black, Jeremy. *Savaş ve Dünya Askeri Güç ve Kıtaların Kaderi 1450-2000*, Ankara, 2009.
Braudel, Fernand. *Maddi Uygarlık Gündelik Hayatın Yapıları*, çev. M. Ali Kılıçbay, 2. Baskı, Ankara, 2004.
Bostan, Hanefi. *XV-XVI. Asırlarda Trabzon Sancağında Sosyal ve İktisadî Hayat*, TTK, Ankara, 2002.
Bostan, İdris. *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, TTK, Ankara, 1992.
Cezar, Mustafa. *Osmanlı Tarihinde Levendler*, İstanbul, 1965.

Chase, Kenneth. *Ateşli Silahlar Tarihi*, çev. Füsun Tayanç-Tunç Tayanç, İstanbul, 2008.
Clodius J.C. *The Cronicles of a Traveller or A History of the Afghan Wars with Persia*, Londra, 1840.
Çakar, Enver. *XVI. Yüzyılda Haleb Sancağı (1516-1566)*, Elazığ, 2003.
_____. "Kanuni Sultan Süleyman Kanun-Nâmesine Göre 1522 Yılında Osmanlı İmparatorluğu'nun İdarî Taksimatı, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, c. 12/Sayı: 1, Elazığ, 2002.
Çelik, Şenol. "Osmanlı Sefer Organizasyonunda Orducu Esnafı ve İstanbul Orducuları," *Eskiçağ'dan Modern Çağ'a Ordular-Oluşum-Teşkilât ve İşlev-*, ed. Feridun M. Emecen, İstanbul, 2008, s. 355-386.
Çeliker, Filiz. *Tarih-i Mahsûs fi Beyân-ı Ahvâl-i Rus*, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, 1997.
Çetin, Birol. *Osmanlı İmparatorluğu'nda Barut Sanayi 1700-1900*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 2001.
Çetinkaya, Tülay. *1135/1722 Tarihli Sicil Defterine Göre Trabzon'un Sosyal Tarihi*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2006.
Devellioğlu, Ferit. *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat*, 23. Baskı, 2006.
Dikmen, Hamit. "Seyyid Vehbî Divanı'nda Çevre, Kültür Unsurları ve Toplum Hayatı," *Ç.Ü. İlâhiyat Fakültesi Dergisi*, c. 5, Sayı: 2, 2005.
Doğan, Muzaffer. "Osmanlı İmparatorluğunda Makam Vergisi: Caize," *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, S.7, İstanbul, 2002, s. 35-74.
Duri, A.A. "Baghdad," *EI*, c. I, 1986, s. 994-908.
Dursun, Davut. "Lezgiler," *DİA*, XXVII, Ankara, 2003, s. 169-170.
Efendizade, Oktay. "Gence," *DİA*, XIV, İstanbul, 1996, s. 17-20.
Ekin, Ümit. *XVII.-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaşım ve İletim Örgütlenmesi Üzerine Bir Araştırma*, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2002.
Emecen, Feridun. "Hasan Paşa, Eyüplü," *DİA*, XVI, İstanbul, 1997, s. 336-337.
Eralp, T. Nejat. *Tarih Boyunca Türk Toplumunda Silâh Kavramı ve Osmanlı İmparatorluğunda Kullanılan Silâhlar*, Ankara, 1993.
Erim, Neşe. *Onsekizinci Yüzyılda Erzurum Gümrüğü*, İstanbul Üniversitesi, Doktora Tezi, İstanbul, 1984.
_____. "1720-1790 Arasında Osmanlı-İran Ticareti," *V. Milletlerarası Türkiye Sosyal ve İktisat Tarihi Kongresi Tebliğler*, TTK, Ankara, 1990.
Erdem, Y. Hakan. *Osmanlı'da Köleliğin Sonu 1800-1909*, İstanbul, 2004.
Ertaş, M. Yaşar. *Sultanın Ordusu*, Yeditepe Yay., İstanbul, 2007.
_____. "Osmanlı Devleti'nde Sefer Organizasyonu," *Osmanlı*, VI, s. 590-597.
Es-Seyyid, Seyyid Muhammed, "Mısır Osmanlı Dönemi," *DİA*, XXIX, Ankara, 2004, s. 566.
Eyice, Semavi. "Baruthâne," *DİA*, V, İstanbul, 1992, s. 94-96.
Faroqhi, Suraiya. *Osmanlı Kültürü ve Gündelik Yaşam Ortaçağdan Yirminci Yüzyıla*, 4. Baskı, İstanbul, 2002.
_____. "Camels, Wagons, and the Ottoman State in the Sixteenth and Seventeenth Centuries," *International Journal of Middle East Studies*, c. 14, (Kas., 1982), s. 523-539.
Finkel, Caroline. *The Administration of Warfare: The Ottoman Military Campaigns in Hungary, 1593-1606*, Viyana, 1988.
_____. *Rüyadan İmparatorluğa Osmanlı*, çev. Zülal Kılıç, İstanbul, 2007.
Fisher, Alan. *Kırım Tatarları*, çev. Eşref B. Özbilen, İstanbul, 2009.
Genç, Mehmet. "18. Yüzyılda Osmanlı Ekonomisi ve Savaş," *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, İstanbul, 2002, s. 211-225.
Genç, Serdar. "XVIII. Yüzyılın İlk Yarısındaki Şark Seferlerinde Van Gölü'nde Ulaşım," *CIEPO 6. Ara Dönem Sempozyum Bildirileri*, İzmir, 2011, s. 1405-1413.
Gölen, Zafer. *Osmanlı Devleti'nde Baruthâne-i Amire (XVIII. Yüzyıl)*, TTK, Ankara, 2006.
Göney, Süha. *Türkiye Ziraatinin Coğrafî Esasları*, I, İstanbul, 1979.
Göyünç, Nejat. "Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat," *Belleten*, LXV, Sayı: 243, 2001, s. 655-664.

_____. "Van," *İA*, XIII, MEB, 2001.
Güçer, Lütfi. *XVI-XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler*, İstanbul, 1964.
Halaçoğlu, Yusuf. *XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun İskân Siyaseti ve Aşiretlerin Yerleştirilmesi*, TTK, 3. Baskı, Ankara, 1997.
_____. *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, Ankara, 2002.
_____. "Evlâd-ı Fâtihân," *DİA*, XI, İstanbul, 1995, s. 524-25.
_____. "At İslami Devir," *DİA*, IV, İstanbul, 1991, s. 28-31.
Hanway, Jonas. *An Hictorical Account of The British Trade over the Caspian Sea*, Londra, ty.
Hazır, Köksal. "Lojistik İşletmeler Açısından Organizasyon," *Lojistik Temel Kavramlar (Lojistiğe Giriş)*, ed. M. Tanyaş-K. Hazır, Çağ Üniversitesi Yay., Mersin, 2011, s. 46-75.
Hughes, Lindsey. "Petrine Russia," *A Companion to Russian History*, ed. Abbett Gleason, 2009.
Hülagü, Metin. "Osmanlı Devleti'nde Güherçile Üretimi ve Kayseri Güherçile Fabrikası," *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı:11/2001, s. 73.
İlgürel, Mücteba. "Osmanlı İmparatorluğu'nda Ateşli Silahların Yayılışı," *İÜEF Tarih Dergisi*, Ord. Prof. İ. Hakkı Uzunçarşılı Hatıra Sayısı, İstanbul, 1979, s. 301-318.
İlgürel, Mücteba. "Levent," *DİA*, XXVII, Ankara, 2003, s. 150.
İnalcık, Halil. "Azak," *The EI*, c. I, Leiden, 1986.
_____. "Military and Fiscal Transformation in the Ottoman Empire, 1600-1700," *Archivum Ottomanicum*, VI, 1980, s. 283-337.
_____. "Kırım Hanlığı," XXV, *DİA*, Ankara, 2002, s.
_____. "Osmanlılar'da Cizye," *DİA*, VIII, İstanbul, 1993.
_____. "Hawâla," *EI²*, III, 1986, s. 283-285.
_____. "Havâle," *DİA*, XVI, s. 512-513.
_____.*Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600)*, çev. Ruşen Sezer, İstanbul, 2003.
_____. *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, ed. Halil İnalcık-Donald Quataert, I, s. 77-78.
İnciciyan, L. - Andreasyan, H. D., "Osmanlı Rumelisi Tarih ve Coğrafyası," *Güney-doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, 2-3, 1973-74, s. 11-88.
İpşirli, Mehmet. "Kapı Halkı," *DİA*, XXIV, İstanbul, 2001, s. 343-344.
İskenderova, Merziye. "Baku Hanlığı," çev. Sadık Sadıkov, *Türkler*, ed. H.C. Güzel-K. Çiçek-S. Koca, VII, Yeni Türkiye Yay., Ankara, 2002, s. 44-56.
İşbilir, Ömer. *XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin İaşe, İkmal ve Lojistik Meseleleri*, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul, 1996.
_____. "Osmanlı Ordularının İaşe ve İkmali: I. Ahmed Dönemi İran Seferleri Örneği, *Türkler*, ed. H.C. Güzel-K. Çiçek-S. Koca, X, Ankara, 2002, s. 151-157.
_____.Savaş ve Bölgesel Ekonomi: İran Savaşlarında Doğu Karadeniz ve Doğu Anadolu," *OTAM*, Sayı. 21, 2007, s. 19-40.
_____. "Nüzül," *DİA*, XXXIII, İstanbul, 2007, s. 311-312.
Joseph de Tournefort. *Tournefort Seyahatnamesi*, ed. Stefanos Yerasimos, c. II, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2005.
Kallek, Cengiz. "Batman," *DİA*, V, İstanbul, 1992, s. 199-200.
_____. "Kile," *DİA*, XXV, Ankara, 2002, s. 568-571.
Karaca, Filiz. "İn'âm," *DİA*, XXII, İstanbul, 2000.
_____. "Osmanlılarda Hilat," *DİA*, XVIII, İstanbul, 1998, s. 25-27.
_____. "Kürk," *DİA*, XXVI, Ankara, 2002.
Karal, Enver Ziya. "Ahmed III," *İA*, MEB, I, İstanbul, 1978.
Karamanly, Hüsamettin Memmedov. "XVI-XVIII. Yüzyıllar Osmanlı-Safevî Savaşları," *Osmanlı*, I, Ankara, 1999, s. 502-508.
Karta, Nurullah. "XV. ve XVI. Yüzyıllarda Filibe Şehrinde İktisadi Hayat ve Meslek Grupları," *Atatürk*

Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, VIII/2, 2006, s. 145-173.
Kâtip Çelebi. *Tuhfetü'l-Kibar Fî Esfari'l Bihar*, Haz. Orhan Şaik Gökyay, MEB, İstanbul, 1973.
Kavas, Ahmet. "Hemedan," *DİA*, XVII, İstanbul, 1998, s. 183-85.
Khoury, Dına Rızk. *Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Taşra Toplumu Musul, 1540-1834*,çev. Ülkün Tansel, TVYY, İstanbul 1999.
Kılıç, Orhan. *XVI. ve XVII. Yüzyıllarda Van (1548-1648)*, Van, 1997.
Kılıç, Remzi. *Kanuni Devri Osmanlı-İran Münasebetleri (1520-1566)*, İstanbul, 2006.
Koçu, Reşat Ekrem. *Türk Giyim Kuşam ve Süslenme Sözlüğü*, 1969.
Köprülü, Orhan F.. "Abdal-Edebiyat," *DİA*, I, İstanbul, 1988, s. 61-62.
_____. "Çavuş," *DİA*, VIII, İstanbul, 1993, s. 236-238.
Köse, Osman. "XVIII. Yüzyılda Osmanlı-Rus Münasebetleri," *Osmanlı*, I, Ankara, 1999, s. 536-549.
Kurat, Akdes Nimet. *Rusya Tarihi*, TTK, Ankara, 1999.
Külbilge, İlker. *18. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı-İran Siyasi İlişkileri*, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir, 2010.
Kütükoğlu, Bekir. *Osmanlı-İran Münasebetleri (1578-1612)*, İstanbul, 1993.
_____. "Tahmasp II," *İA*, XI, İstanbul, 1979, s. 647-655.
Kütükoğlu, Mübahat S. "Baruthâne-i Âmire," *DİA*, V, İstanbul, 1992, s. 98.
Lambton, A. K. S. "Kirmânshâh, *EI²*, c. V, Leiden, 1986, s. 167-171;
Lochart, L. "Husayn," *EI²*, Vol: III, Leiden, 1986, 603-604.
Longrigg, S. H. "Hasan Pahsa," *EI²*, c. III, Leiden, 1986, s. 252
Mahmudov Yaqub M. - Şükürov Kərim K. *Azərbaycan Beynəlxalq Münasibətlər və Diplomatiya Tarixi*, Bakı, 2009.
Mc Govan Bruce; "Osmanlı Avarız- Nüzül Teşekkülü 1600-1830," *VIII.TTK Bildiriler*, II, Ankara 1981, s. 1327.
McGregor, Andrew. *A Military History of Modern Egypt: from The Ottoman Conquest to The Ramadan War*, Praeger Security International, Londra, 2006.
Memmedov, Hüsamettin. "Beylerbeylikten Hanlığa: Gence-Karabağ," *Türkler*, ed. H.C. Güzel-K. Çiçek-S. Koca, VII, Yeni Türkiye Yay., Ankara, 2002, s. 57-63.
Mertayak, Aydın. *Nişli Mehmed Ağa'nın Rusya Sefâreti ve Sefâretnâmesi (1722-1723)*, Yüksek Lisans Tezi, Gaziosmanpaşa Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tokat, 2005.
Minorsky, V. "Tebriz," *İA*, MEB, 12/1, 2001, s. 82-98.
_____. "Urmiye," *İA*, MEB, XIII, s. 62.
Muhammedoğlu, Aliyev Salih "Derbend," *DİA*, IX, İstanbul, 1994, 164-166.
Murphey, Rhoads. *The Functioning of the Ottoman Army Under Murad IV (1623-1639/1032-1049): Key to the Understanding of the Relationship Between Center and Periphery in Seventeenth-Century Turkey*, c. I-II, Chicago, 1979.
_____. *Osmanlı'da Ordu ve Savaş 1500-1700*, çev. M. Tanju Akad, İstanbul, 2007.
_____. "Osmanlı Ordu Hazinesi (Ordu-yı Humayun Hazinesi) Bilançoları 1624-1630: 'Devletin Çözülme Yılları' Olarak Adlandırılan Dönemde Osmanlı Malî Pratiğinde Uyum ve İstikrar," *Osmanlı Maliyesi Kurumlar ve Bütçeler*, I, İstanbul, 2006.
Mustafazadə, Tofiq. *XVIII. Yüzillik-XIX. Yüzilliyin əvvəllərində Osmanlı-Azərbaycan Münasibətləri*, Bakı, 2002,
_____. "XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Kafkaslarda Osmanlı-Rus İlişkileri," *Osmanlı*, I, Ankara, 1999, s.
_____. "Safevî Hanedanı'nın Son Yılları," *Türkler*, ed. H.C. Güzel-K. Çiçek-S. Koca), VI, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s. 925-935.
Odabaşıoğlu, Cumhur. "Trabzon-İran Transit Nakliyesi," *Çağını Yakalayan Osmanlı!*, Yay. Haz. E. İhsanoğlu-M. Kaçar, İstanbul, 1995s. 441-482.
Onuk, Taciser. *Osmanlı Çadır Sanatı (XVII-XIX. Yüzyıl)*, Atatürk Kültür Merkezi Başkanlığı Yayınları, Ankara, 2005.

Orhonlu, Cengiz. *Osmanlı İmparatorluğu'nda Aşiretlerin İskânı*, İstanbul, 1987.

Orhonlu, Cengiz-Işıksal, Turgut. "Osmanlı Devrinde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat," *İÜEF Tarih Dergisi*, S. 17-18, İstanbul, 1963, s. 77-102.

Öğüt, Tahir. *XVIII. ve XIX. Yüzyılda Birecik Sancağında İktisadi ve Sosyal Yapı*, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2008.

Öksüz, Mustafa. *Şem'dânîzâde Fındıklılı Süleyman Efendi'nin Mür'i't- Tevârîh Adlı Eserinin (180B-345A) Tahlil ve Tenkidi Metni*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2009.

Önkal Ahmet - Bozkurt Nebi, "Deve," *DİA*, IX, İstanbul, 1994, s. 222- 226.

Öz, Mehmet. "Osmanlı Klasik Döneminde Tarım," *Osmanlı*, III, Ankara, 1999, s. 66-73.

Özcan, Abdülkadir. "Osmanlı Askeri Teşkilatı, *Osmanlı*, VI, Ankara, 1999, s. 551-557.

_____. "Osmanlı Devletinin Askeri Yapısı," *Türkler*, ed. H.C. Güzel-K. Çiçek-S. Koca, X, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s. 107-121.

_____. "Lağımcı Ocağı," *DİA*, XXVII, Ankara, 2003.

_____. "Serdengeçti," *DİA*, XXXVI, İstanbul, 2009, s. 554-555.

Özkaya, Yücel. *18. Yüzyılda Osmanlı Toplumu*, YKY, 2. Baskı, İstanbul, 2010.

Öztürk, Temel. *İki Savaş Döneminde Trabzon (1680-1690/1723-1746)*, Doktora Tezi, İÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2004.

Pakalın, M. Zeki. *Osmanlı Tarihi Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, I-II-III, MEB, Ankara, 1993.

Pamuk, Bilgehan. "İpek Yolu Ticareti ve Erzurum," *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXII/2, 2007, s. 125-143.

Pamuk, Şevket. *Osmanlı İmparatorluğu'nda Paranın Tarihi*, İstanbul, 1999.

Parker, Geoffrey. *Askeri Devrim Batı'nın Yükselişinde Askeri Yenilikler 1500-1800*, çev. T. Zorlu, İstanbul, 2006.

Raymond, Andre. *Yeniçerilerin Kahiresi*, çev. Alp Tümertekin, YKY, İstanbul, 1999.

Refik, Ahmet. *On Altıncı Asırda İstanbul Hayatı (1553-1591)*, İstanbul, 1935.

Roemer, H.R. "The Safavid Period," *The Cambridge History of Iran*, c. VI, ed. Peter Jackson, 1986, s. 189-350.

Sahillioğlu, Halil. "Yeniçeri Çuhası ve II. Bayezid'in Son Yıllarında Yeniçeri Çuha Muhasebesi," *Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, 2-3, İstanbul, 1974, s. 415-466.

_____. "Esedî," *DİA*, XI, İstanbul, 1995, s. 368-369.

Saraçoğlu, Hüseyin. *Doğu Anadolu Bölgesi*, MEB, 1989.

Sarıoğlu, Gülcan. *Yozefo Tiflisi'nin "Vâkı'ât-i Mir Veys ve Şâh Hüseyin" Adlı Eserinin Tahlil ve Transkribi*, Yüksek Lisans Tezi, Hatay, 2008.

Savory, R. M. "Safawids," *EI²*, c. VIII, Leiden, 1995, s. 765-774.

Savory, Roger. *Iran Under the Safavids*, Cambridge University Pres, 1980.

Sertoğlu, Midhad. *Osmanlı Tarih Lûgatı*, İstanbul, 1986.

Seyyid, Muhammed. "Osmanlı Askeriyesinde ve Askeri Tarihinde Mısır'ın Yeri," *Türkler*, ed. H.C. Güzel-K. Çiçek-S. Koca, X, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s. 159-171.

Sezgin, İbrahim. "Osmanlı Devleti'nde Barut Üretiminin Bir Halkası: Gelibolu Baruthânesi," *Çanakkale Tarihi*, II, ed. Mustafa Demir, İstanbul, 2008, s, 794-804.

Shay, Mary Lucille. *Venedik Balyoslarının Bakışıyla Osmanlı İmparatorluğu Lale Devri ve Sonrası (1720-1734)*, çev. Münir Akın, İstanbul, 2009.

Shaw, Stanford. "Iranian Relations with the Ottoman Empire in the Eighteenth and Nineteenth Centries," *The Cambridge History of Iran*, c. 7, s. 297-313.

Stein, Mark L. *Osmanlı Kaleleri Avrupa'da Hudut Boyları*, çev. Gül Çağalı Güven, İstanbul, 2007.

Streck, M. "Kelek," *İA*, VI, MEB, 2001.

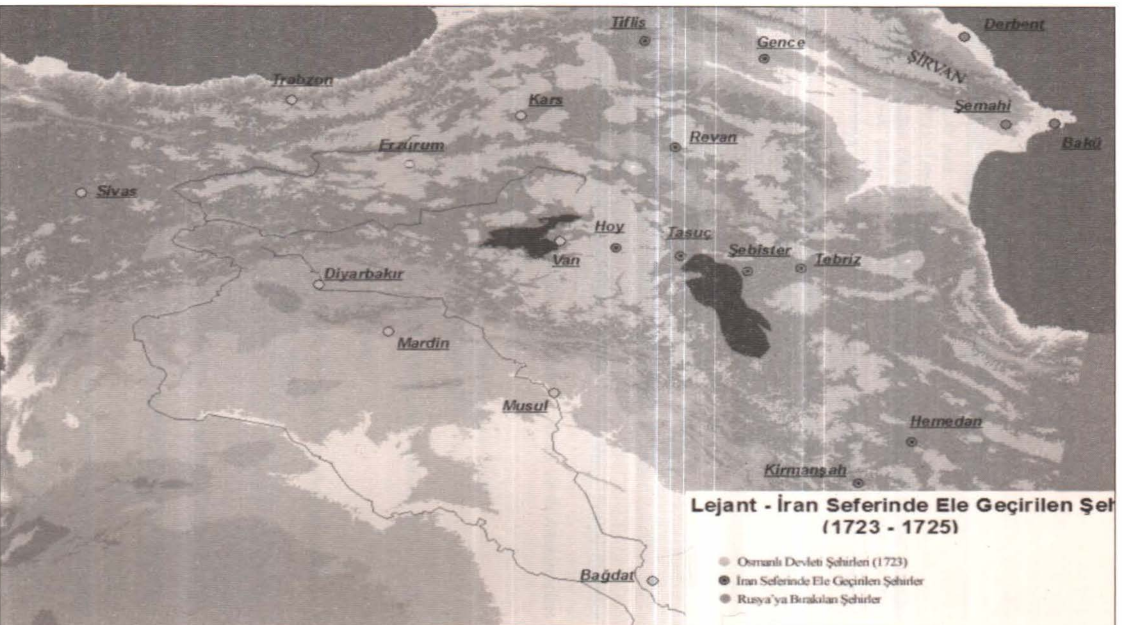
Solak, İbrahim. "XVI. Yüzyılda Maraş ve Çevresinde Dulkadirli Türkmenleri," SÜ, *Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, S. 12, Bahar 2002, s. 109-154.

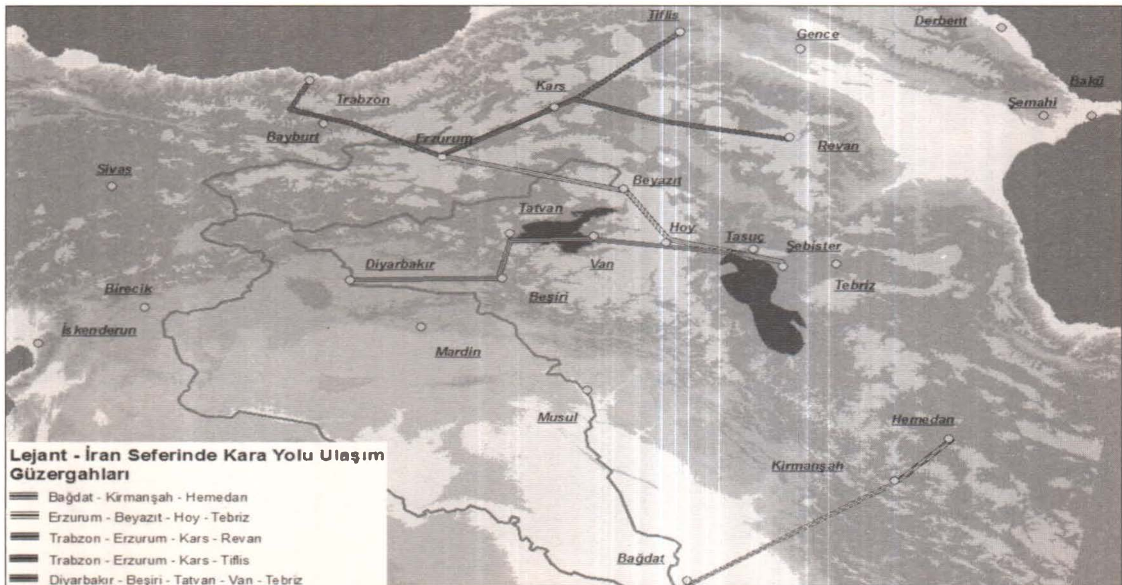
Söylemez, Hatice. *Mukaddimetü's Sefer (1736-39 Osmanlı-Rus Savaşı Hakkında Bir Eser) Metin-Değerlendirme*, Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, 2007.

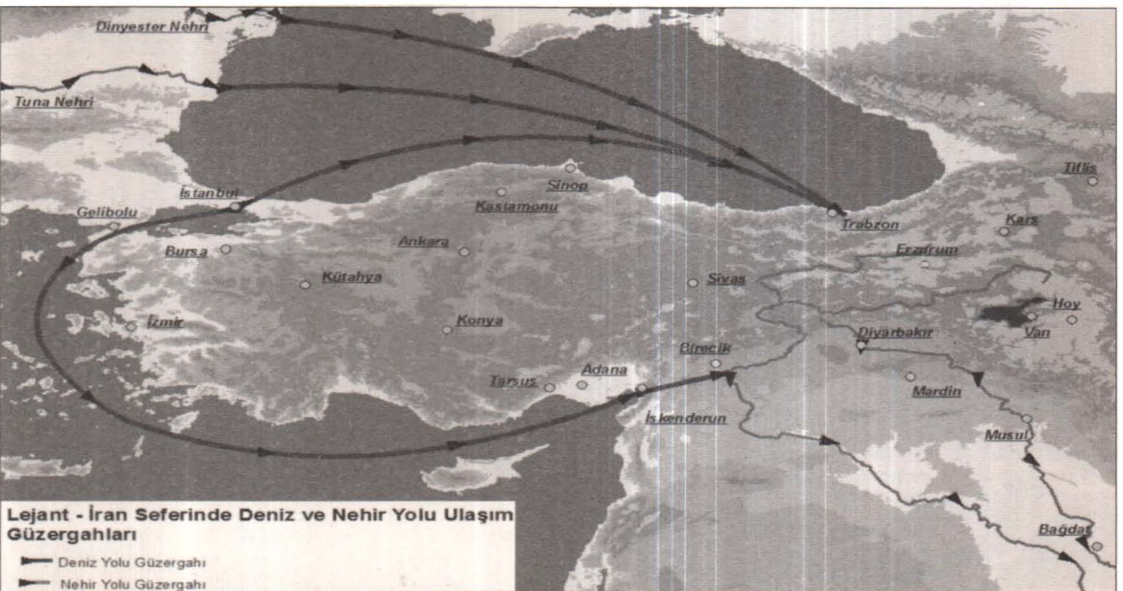
Sümer, Faruk. *Safevî Devletinin Kuruluşu ve Gelişmesinde Anadolu Türklerinin Rolü*, TTK, Ankara, 1999.

_____. *Oğuzlar*, İstanbul, 1999.
Şeker, Mehmet. "Hilat," *DİA*, XVIII, İstanbul, 1998, s. 22.
Şenyurt, Oya. "Geç Osmanlı İnşaat Ortamında Binâ Emînliği," *METU JFA*, 2008/2, 151-169.
Tabakoğlu, Ahmet. *Gerileme Dönemine Girerken Osmanlı Maliyesi*, İstanbul, 1985.
_____. *Türk İktisat Tarihi*, 5. Baskı, İstanbul, 2000.
_____. "İmdâdiyye," *DİA*, XXII, İstanbul, 2000, s. 221-222.
Tanyaş, Mehmet. "Lojistik Yönetimi," *Lojistik Temel Kavramlar (Lojistiğe Giriş)*, ed. M. Tanyaş-K. Hazır, Çağ Üniversitesi Yay., Mersin, 2011, s. 1-22.
Taşağıl, Ahmet. "Hüseyin Mirza," *DİA*, XIX, İstanbul, 1999, s. 1-2.
Taşkın, Ünal *Osmanlı Devletinde Kullanılan Ölçü ve Tartı Birimleri*, Fırat Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Elazığ, 2005, s, 107.
Tavernier J. B., *XVII. Asır Ortalarında Türkiye Üzerinden İran'a Seyahat*, çev. Ertuğrul Gültekin, İstanbul, 1980.
Tekeli, İlhan - İlkin, Selim. "Osmanlı İmparatorluğu'nda Ondokuzuncu Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler," *Çağını Yakalayan Osmanlı!*, Yay. Haz. E. İhsanoğlu-M. Kaçar, İstanbul, 1995, s. 395-440.
Tekin, Zeki. "Osmanlılarda Kürk Kullanımı," *Türkler*, ed. H.C. Güzel-K.-S. Koca, X, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s. 644-649.
Tekindağ, M.C. Şehabeddin. "Trabzon," *İA*, XII/I, MEB, 2001, s. 455-477.
Tezcan, Hülya. "Ferace," *DİA*, XII, İstanbul, 1995, s. 349-350.
Türkay, Cevdet. *Osmanlı İmparatorluğu'nda Oymak, Aşiret ve Cemaatler*, İstanbul, 2001.
Türkçe Sözlük, Türk Dil Kurumu, 10. Baskı, Ankara, 2005.
Türkmen, Mustafa Nuri. *Kamaniçe Seferinin Lojistik Hazırlıkları*, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2002.
_____. "II. Mahmut Dönemine Kadar Osmanlı Ordusunda Sağlık Hizmetleri," *Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi*, Sayı: 6, Ankara, 2005, s. 127-136.
Uzun, Mustafa. "Caize," *DİA*, VII, İstanbul, 1993, s. 28-29.
Uzunçarşılı, İ. Hakkı. *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, TTK, Ankara, 1988.
_____.*Osmanlı Devleti Teşkilatından Kapıkulu Ocakları*, I-II, TTK, Ankara, 1988.
_____. *Osmanlı Tarihi*, IV. c. IV 1. Kısım, TTK, 1995.
_____. "Osmanlı Devleti Maliyesinin Kuruluşu ve Osmanlı Devleti İç Hazinesi," *Belleten*, XLII, S. 165, 1978, s. 67-93.
Ünal, Fatih. *XVIII. Asır Türk-Rus Münasebetlerinde Neplüyev*, Ordu, 2010.
Ünal, Mehmet Ali. *Osmanlı Tarih Sözlüğü*, İstanbul, 2011.
Ünal, Tahsin. *IV. Murad ve Bağdat Seferi*, Yay. Haz. A. Güler- S. Akgül, Berikan Yay., Ankara, 2001.
Varlık, Mustafa Çetin. "Çaldıran Savaşı," *DİA*, VIII, İstanbul, 1993, s. 193-195.
Winter, Michael. *Egyptian Society Under Ottoman Rule 1517-1798*, Taylor&Francis e-Library, 2005.
Wixman, R.. "Lezgh," *EI*, c. V, Leiden, 1986, s. 729-30.
Yazıcı, Tahsin. "Hemedan," *DİA*, XVII, İstanbul, 1998.
Yıldız, Hakan. *1711 Prut Seferi'nin Lojistik Faaliyetleri*, Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2000.
_____. *Haydi Osmanlı Sefere! Prut Seferi'nde Organizasyon ve Lojistik*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2006.
Yılmaz, Fehmi. *Osmanlı Tarih Sözlüğü*, İstanbul, 2010.
Yüce, Oğuzhan. *59 Numaralı Mühimme Defterinin Özetli Transkripsiyonu ve Değerlendirmesi*, Yüksek Lisans Tezi, Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum, 2007.
Zinkeisen, Johann Wilhelm. *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, çev. Nilüfer Epçeli, I-VII, İstanbul, 2011.

Ekler


Tiflis
Derbent
Gence
ŞİRVAN
Trabzon
Kars
Şemahi
Bakü
Revan
Erzurum
Sivas
Hoy
Tasuç
Şebister
Van
Tebriz
Diyarbakır
Mardin
Musul
Hemedan
Kirmanşah
Lejant - İran Seferinde Ele Geçirilen Şeh
(1723 - 1725)
Osmanlı Devleti Şehirleri (1723)
İran Seferinde Ele Geçirilen Şehirler
Rusya'ya Bırakılan Şehirler
Bağdat


Tiflis
Gence
Derbent
Bakü
Şemahi
Kars
Trabzon
Bayburt
Erzurum
Revan
Sivas
Beyazıt
Tatvan
Hoy
Tasuç
Şebister
Van
Diyarbakır
Tebriz
Birecik
Beşiri
İskenderun
Mardin
Musul
Hemedan
Kirmanşah
Bağdat
Lejant - İran Seferinde Kara Yolu Ulaşım Güzergahları
Bağdat - Kirmanşah - Hemedan
Erzurum - Beyazıt - Hoy - Tebriz
Trabzon - Erzurum - Kars - Revan
Trabzon - Erzurum - Kars - Tiflis
Diyarbakır - Beşiri - Tatvan - Van - Tebriz


Dinyester Nehri
Tuna Nehri
İstanbul
Gelibolu
Bursa
Ankara
Kütahya
İzmir
Konya
Sinop
Kastamonu
Sivas
Trabzon
Tiflis
Kars
Erzurum
Hoy
Van
Diyarbakır
Birecik
Adana
Tarsus
İskenderun
Mardin
Musul
Bağdat
Lejant - İran Seferinde Deniz ve Nehir Yolu Ulaşım Güzergahları
Deniz Yolu Güzergahı
Nehir Yolu Güzergahı

Dizin

Ab

Ba

Lale Devri deyince hemen herkesin aklına Osmanlı İmparatorluğu'nun kısa ama bir o kadar da "eğlenceli" barış dönemi gelir. Özellikle Ahmet Refik'in anlatımlarında lale bahçeleri ve Sadabad eğlenceleriyle ünlenen, şaşaalı bir dönem olarak tanımlanır. Ancak bu devirde Osmanlı İmparatorluğu, Şah İsmail'den itibaren rekabet halinde olduğu doğudaki komşusu Safevîler ile uzun süre devam edecek olan bir savaşa girişmiştir. Dolayısıyla Lale Devri aynı zamanda uzun süren savaşların ve oldukça sıkıntılı diplomatik bir sürecin yaşandığı dönemdir. Bu savaşlar sırasında Osmanlı ordusu İran'a üç koldan seferler düzenleyerek başarılar kazanmışsa da bunu sürdürememiştir. Öyle ki ele geçirilen yerlerin kaybedilmeye başlanması sadrazam Nevşehirli Damat İbrahim Paşa'nın katlinde ve Sultan III. Ahmed'in tahttan indirilmesinde önemli bir rol oynayacaktır. 600 yılı aşkın bir süre geniş coğrafyalara, kıtalara egemen olan Osmanlı İmparatorluğu'nun başarılarında askeri gücünün yanı sıra seferleri organize edebilme yeteneği ve tecrübesi ile lojistik ikmali sağlama becerisinin payı yadsınamaz. İşte bu kitap tam da bu konuya odaklanmaktadır. Kitapta İran'a düzenlenen seferler için yapılan hazırlıklar, seferler sırasında cephelere ulaşımın nasıl ve hangi vasıtalarla sağlandığı, sefere katılan askeri birlikler, bu birliklerin iaşesinin karşılanması, seferin taşraya yansımaları ile seferin mali yönü incelenmiştir. Kısaca bir seferin görünmeyen ve pek de bilinmeyen yönü yani arka planı ortaya konulmaya çalışılmıştır. Serdar Genç, halen Balıkesir Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü'nde öğretim elemanı. Genç'in Osmanlı seferleri, Osmanlı döneminde Karesi Sancağı ve Osmanlı giyim kuşam kültürü ile ilgili çalışmaları var.

TARİH VE COĞRAFYA DİZİSİ



Kitap YAYINEVİ

ISBN 978-605-105-119-2





₺ 19,-